This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

La Conferencia Ferroviaria

de 1905

Digitized by Google

OBRAS DEL AUTOR

«El Túnel de Argentera». — Tratado de construcción de túneles. (Seis tomos en folio.)

Enclavamientos entre las señales, agujas y otros aparatos de la vía.

Medios para evitar la aglomeración de mercancías en las grandes estaciones de los ferrocarriles españoles.

Señales destinadas á mantener la debida separación entre los trenes que circulan en el mismo sentido en las líneas de doble vía (Block-system).

Frenos continuos.

Enclavamientos sistema Saxby y Farmer.

Memoria sobre las mejoras que, con arreglo á los adelantos modernos, y desde el punto de vista de la seguridad de la explotación, pueden introducirse en el material fijo y móvil y en los sistemas de frenos y señales de los ferrocarriles españoles.

Fórmulas y tablas para el cálculo y trazado de los muros de sostenimiento.

Instrucción general para el transporte, almacenaje y empleo de las materias explosivas, que se usan en la construcción de las obras.

Pliego de condiciones generales que rigen en los contratos de construcción de la Compañía de los ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia.

Pliegos de condiciones facultativas que rigen en los contratos de las obras de explanación; fábrica; túneles; puentes metálicos; edificios de las estaciones, casillas, accesorios y cimentación del material fijo; para el suministro de traviesas de roble; para el suministro ó acopio de carriles de acero de 32'5 k. de peso medio por metro lineal y de accesorios de la vía; y balastaje y colocación de la vía.

La unificación y la numeración de la hora en la explotación de los ferrocarriles.

Impresiones de un viaje por los Estados Unidos.

La Conferencia Ferroviaria de 1905 (Tomos I, II y III).

Digitized by Google

EDUARDO MARISTANY y Salvat

La Conferencia Ferroviaria de 1905

Estudios económicos
sobre la explotación comercial de los ferrocarriles
españoles

Tomo IV

BARCELONA

IMPRENTA DE HENRICH Y COMP.ª EN COMANDITA
Calle de Córcega, 348
1907

Digitized by Google

Transportation
Library
HE
1901
.M34
v. 4

Digitized by Google

ADVERTENCIA

En el tomo I de esta obra se contiene, completa, la PRIMERA PARTE del plan trazado para su desarrollo, que consiste en la *Crítica del Real Decreto de 7 de Julio de 1905* por el que se convocó la CONFERENCIA FERROVIARIA.

En el tomo II se empezó, y se continuó en el III, la SEGUNDA PARTE del referido plan, que comprende la *Crítica de los dictámenes de las ponencias* nombradas para informar sobre los temas enunciados en el programa de la susodicha CONFERENCIA, divididos, como se sabe, en dos grupos, el primero para las *Cuestiones relativas á las Tarifas,* y el segundo para las *Cuestiones relativas al Servicio.* En dichos

Digitized by Google

tomos II y III sólo se trata de los temas **a, b** y **c** del PRIMER GRUPO.

En este tomo IV se continúa la *Crítica de los dictámenes de las ponencias,* discutiendo lo informado sobre los temas **d, e, f, g, h, j** y **k** del PRIMER GRUPO, con lo que se termina la *Crítica* de todas las *Cuestiones relativas á las Tarifas,* que figuran en el Reglamento para la ejecución del Real Decreto de 7 de Julio de 1905.

Digitized by Google

III

TEMA d

Tarifas especiales: condiciones de su concesión para que las ventajas acordadas en unas líneas y regiones no resulten en daño de otra región con productos análogos

Antes de discutir lo informado sobre esta cuestión, conviene examinar y comentar el propio enunciado del tema **d**, de que se va á tratar, porque se halla ya en ese sencillo enunciado razón suficiente para juzgar tendenciosa, y no neutral como se debiera, la redacción, en esta parte, del cuestionario sometido á la CONFERENCIA, con la agravante de que esta tendencia aparece contraria á las leyes especiales que rigen la explotación de los ferrocarriles en España, y á las leyes económicas que rigen las relaciones comerciales en todo el mundo.

Digitized by Google

Se habla en este tema de unas condiciones á que han de someterse las Compañías cuando quieran conceder tarifas especiales; y, como estas condiciones no pueden ser legalmente otras que las establecidas en los pliegos de condiciones particulares y en las leyes, reglamentos y pliegos de condiciones de carácter general que rigieron las concesiones ferroviarias y que, según repetidamente se ha dicho, constituyen otros tantos contratos bilaterales, inmutables sin la aquiescencia de las dos partes, de aquí que se tendiera en el Reglamento para la ejecución del Real Decreto de 7 de Julio de 1905, á cometer una verdadera ilegalidad, con sólo proponer á la CONFERENCIA que discutiera ó informara sobre unas condiciones para la concesión de tarifas especiales, á que no vienen obligadas las Compañías por virtud de las leyes, reglamentos y pliegos de condiciones vigentes.

En la primera parte del capítulo destinado á discutir, en el tomo III de esta obra, el Informe del representante de

Digitized by Google

la «Liga Marítima Española» sobre el tema **b**, puede verse circunstanciadamente que ni en la legislación de 1844, por la que se reconoció virtualmente el derecho de las Compañías á establecer tarifas especiales, ni en las de 1855 y 1877, en las que se proclamó por modo categórico este derecho, hay la menor alusión á que para la concesión de tarifas especiales haya de tenerse en cuenta que «las ventajas acordadas en unas líneas y regiones no resulten en daño de otra región con productos análogos», según se indica en el cuestionario sometido á la CONFERENCIA. Antes al contrario se verá que, por virtud del artículo 36 de la Ley de ferrocarriles de 3 de Junio de 1855, y del artículo 50 de la de 23 de Noviembre de 1877, «las Empresas pueden en *cualquier tiempo* reducir los precios de las tarifas *como tengan por conveniente*».

Y no se detiene aún aquí lo dispuesto sobre el particular, sino que en el artículo 125 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, para la ejecución de la

Digitized by Google

Ley de Policía de 14 de Noviembre de 1855, y en el artículo 130 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, para la ejecución de la Ley de Policía de 23 de Noviembre de 1877, se dice que «las Empresas pueden establecer, dentro de las tarifas máximas que tengan concedidas, otras especiales entre determinados puntos de la línea, *sin que tengan opción á disfrutar de ellas los transportes que se verifiquen entre otros distintos*» ¿Cómo puede, pues, sujetarse legalmente la concesión de tarifas especiales, á condición alguna por la que «las ventajas acordadas en unas líneas no resulten en daño de otra región con productos análogos», si establece la Ley precisamente, que *no tienen opción á disfrutar de las tarifas especiales entre determinados puntos los transportes que se verifiquen entre otros distintos?* ¿No induce por ventura á faltar á la ley, la simple invitación á que se discutan y propongan condiciones, como ésta, para burlarla?

Bien se ve que el enunciado del tema **d** responde exactamente á las ideas

Digitized by Google

desarrolladas en el preámbulo del Real Decreto de 7 de Julio de 1905, sobre que «la concesión de tarifas especiales en trayectos limitados y para ciertos productos ó regiones favorece, sí, á la región que los utiliza, pero origina ó puede originar daño ó depreciación en los productos análogos de regiones que carecen de análogas ventajas»; pero estas ideas fueron ya debidamente juzgadas en el tomo I de esta obra, en cuyas páginas 206 á 209 se hallará la demostración de cómo conducen al absurdo de que, para evitar, por ejemplo, que una tarifa especial creada para favorecer la exportación á Francia de determinados productos de la costa de Cataluña, produjera daño y depreciación en los productos análogos de Andalucía destinados al mismo mercado francés, tuvieran que hacer pagar las Compañías por el transporte de estos productos en un recorrido de más de mil kilómetros, igual *precio total,* por unidad de peso, que se pagara por el de menos de 100 kilómetros que tienen que hacer los mismos productos de

Digitized by Google

Cataluña que concurren al mismo mercado.

Dos regiones que produzcan iguales productos y que se hallen diversamente alejadas del centro consumidor, han de encontrarse natural é ineludiblemente en distintas condiciones comerciales para la venta, aunque fueran idénticas en ellas las condiciones de la producción; y toda tarifa que se hiciere para favorecer por medio del transporte la venta de los productos de la región más alejada, fuera de la natural ventaja que ésta alcanzase de la aplicación de las tarifas diferenciales de base decreciente, habría de resultar forzosamente en daño de la región más cercana al centro consumidor. No hay forma, pues, de conseguir que «las ventajas acordadas en unas líneas y regiones no resulten en daño de otra región con productos análogos»; por donde se ve la imposibilidad de cumplir la condición á que parece aspirarse en el enunciado del tema **d** para la concesión de tarifas especiales.

Pretender que no puedan concederse

Digitized by Google

tarifas especiales sino con la condición de que «las ventajas acordadas á unas líneas y regiones no resulten en daño de otra región con productos análogos», vale tanto, pues, como querer que no puedan concederse tarifas especiales de ninguna clase; con lo cual tampoco habría de lograrse que las regiones diversamente alejadas del centro consumidor se hallasen en igualdad de circunstancias para la venta, porque de la aplicación de las tarifas generales habrían de resultar siempre de costes muy distintos los transportes respectivos.

Y he aquí demostrado que la tendenciosa manera de redactar el cuestionario de la CONFERENCIA, por lo que toca al tema **d**, no sólo supone el desconocimiento de las leyes especiales que rigen la explotación de los ferrocarriles en España, cuando no el deliberado propósito de burlarlas, sino también el olvido de las leyes económicas que rigen las relaciones comerciales en todo el mundo, que por modo alguno pudieran ser en definitiva contrariadas.

Digitized by Google

Veamos ahora por qué caminos anduvieron en su Informe los ponentes productores, con un pie forzado tan ilegal y tan ilógico como el del enunciado de este tema **d.**

Fueron nombrados ponentes sobre el tema **d,** por parte de los productores, el representante de la Cámara Agrícola del Río Segura y el de la Cámara de Comercio de Salamanca; y estos señores dejaron firmado su Informe en toda regla y dentro del plazo previamente convenido. Pero este Informe no es ciertamente el que aparece en el folleto á que tantas veces se ha hecho referencia, publicado por el Ministerio de Fomento. Tengo á la vista este Informe, que debe tenerse por el dictamen oficial de la ponencia de los productores; pero tengo también á la vista el Informe proporcionado á los ponentes ferroviarios para la contestación que creyeran oportuna; y la verdad es que hay entre uno

Digitized by Google

y otro extraordinarias diferencias. Se ha de decir, sin embargo, que todo lo que aparece en el Informe oficial, existe realmente en el que podría llamarse protocolo secreto; pero ¡cuántas cosas hay además en éste! Y ¡qué cosas!

Presumo y respeto las razones que aconsejaron en el Ministerio de Fomento los grandes y numerosos cortes realizados en el Informe de que se trata, á fin de hacerlo publicable según el sentido oficial; pero no sé hasta qué punto fueron tales cortes acertados, á no ser que tuvieran simplemente por objeto evitar que quedasen en mal lugar los autores de dicho Informe. Porque si tal se hubiese hecho, para que no sufriera menoscabo la reputación de los Gobiernos y del personal de la Dirección General de Obras públicas y de las Divisiones ó Inspecciones Administrativas, ni el buen nombre de los directores de las Compañías de ferrocarriles, por causa de las enormidades que de ellos se dicen en el dictamen de los representantes productores, mejor hubiera sido dar á tales enormidades la mayor publi-

Digitized by Google

cidad; que contra nadie más que contra sus propios autores pudieran revolverse esos desplantes. Y para que se vea que creo firmemente en lo que digo, voy á trasladar aquí algunas de las *flores escogidas* con que *adornaron* su obra dichos señores representantes.

Poco hay que leer de tal Informe para tropezar con un párrafo en que se dice que se van á ver «las labores que han realizado nuestras Empresas hasta el día, pero *á su capricho y conveniencia,* y sobre todo al abrigo de la *decidida protección que se les ha dispensado* por todos los Gobiernos, por el personal técnico de las Divisiones de Ferrocarriles y de la Dirección General de Obras Públicas». No hay que decir que de todo esto no se lee ni una palabra en el Informe oficial; como tampoco de las consideraciones que se hacen después sobre las tarifas máximas legales, «cuyos tipos de percepción — se dice — son, por lo exorbitantes, *escandalosos y sin ejemplo* en ninguno de los ferrocarriles de Europa»; ni de la afirmación que se hace de que las Empresas han llegado

Digitized by Google

con las tarifas especiales, «*y con muchísima cautela,* á hacer *descaradamente* cuanto les place».

Más abajo, no mucho, se encuentra otro parrafillo, también omitido en el Informe oficial, que no tiene desperdicio. Véase si no. Se trata naturalmente de las Compañías, y con todo aplomo se asegura lo siguiente: «*En un día* anulan una, dos ó más tarifas, y en el siguiente crean otras en su lugar — *sin aprobación y sin que les precedan anuncios de ninguna clase,* como está prevenido — y de tal manera y en semejantes términos, no hay medio de obtener una base fija en los cálculos comerciales grandemente perturbados, hasta el punto de que existe un desbarajuste que nadie ó muy pocos conocen».

Y en otras partes se habla de «privilegios *siempre irritantes,* para determinadas personas ó localidades»; de que «las tarifas especiales de pequeña velocidad, vigentes, *no están basadas en ningún principio racional, justo ni equitativo»;* de que «las Compañías de ferrocarriles *modifican á su gusto y con-*

Digitized by Google

veniencia, anulan á su antojo los efectos de una ley votada en Cortes, como el Código Mercantil vigente»; de que «se infringe *descaradamente* lo dispuesto en la Regla 2.ª de la Real Orden de 1.º de Febrero de 1887»; y, en fin, se explica del siguiente modo, en el Informe de que se trata, el trámite que siguen las tarifas para su aprobación: «Las tarifas se mandan primero á la censura de las Divisiones técnicas; las examina detenidamente el inteligente personal administrativo que existe en las mismas, y emite su dictamen, siempre opuesto á todo aquello que constituye una deficiencia, un abuso ó una infracción de Ley; los señores Ingenieros, *eternos aspirantes á altos destinos de las Empresas, no admiten los reparos del personal administrativo,* y las proponen como se pretenden; la Dirección General las aprueba, y el Ministro las sanciona».

Nada de esto dejaron pasar, claro está, en el Ministerio de Fomento; y, como no consta en el Informe oficial, no puede oficialmente darse á todo la merecida respuesta. De no ser así, bien

Digitized by Google

pudieran haber contestado, ojo por ojo y diente por diente, los señores Ingenieros de las Divisiones, el personal de la Dirección General de Obras Públicas y los Directores de las Compañías ferroviarias, explicando algo de lo mucho que merecería ser sacado á luz respecto á los verdaderos asaltos que muchas veces se ven obligadas á sufrir las Compañías, de parte de cierto comercio de dudosa fe; y, sobre todo, respecto á las hazañas de algunas agencias de reclamaciones, creadas para explotar incautos en aquellos centros comerciales en que queda aún bastante que trasquilar.

Sería curioso para el comercio en general, y hasta quizá doloroso para alguna parte de él, que se explicase circunstanciadamente el mecanismo de tales agencias respecto á los *abonos* que tienen establecidos, á fin de no cobrar á los *clientes* más que á razón del 25 por 100 de las detasas negociadas, pues, para los *no abonados,* se eleva el descuento hasta el 50 por 100; y, sobre todo, respecto á los pactos especiales para toda suerte de reclamaciones por

Digitized by Google

faltas ó averías, de cuyo resultado, cuando éste ha sido favorable, pero se ha tardado mucho en comunicarlo al agente, se ha olvidado éste á veces de dar traslado al pobre *cliente,* hasta el punto de que son varios los casos en que, cansado de esperar este cliente, ha acudido directamente á la Oficina de Reclamaciones de la Compañía interesada, donde ha debido saber con la consiguiente estupefacción, que de mucho tiempo había sido ya satisfecha á la agencia la reclamación de que se trataba.

Verdad es que tales agencias no pueden echar raíces más que en los lugares en que los comerciantes, chapados á la antigua, necesitan andadores todavía. Recuerdo una que quiso establecerse con gran aparato en Barcelona, y que pronto tuvo que ir con su música á otra parte. No está ya el Comercio de Barcelona para dejarse *guiar* de tal manera. Pero, dejemos esto, que bastante hay con lo dicho para que quien deba entender entienda, y se haga cargo de cuán inútil resulta ahuecar la voz y ha-

Digitized by Google

blar gordo contra las Compañías, aun cuando ello venga explicado por la necesidad de mantener por tales medios la dócil *clientela*.

Mas, no; no conviene aún dejar de hablar de lo omitido por el Ministerio de Fomento al publicar el Informe de los ponentes sobre el tema **d**, por parte de los productores, porque, entre lo no publicado, hay una relación arbitraria de cómo fueron aprobadas las tarifas N. B. núm. 7 y N. M. núm. 21, diciendo de estas aprobaciones que fueron «un error ministerial, sin precedente en nuestro país», y que causaron «una gran vergüenza nacional»; y es indispensable deshacer la novela con tal argumento compuesta por los ponentes productores sobre el tema **d**, y explicar clara y escuetamente lo ocurrido, para conocimiento siquiera de las personas, aunque contadas, de calidad, que pudieron enterarse del dictamen *completo* firmado por dichos señores ponentes. En los resultandos, considerandos y resoluciones de la Real Orden de 7 de Octubre de 1902, publicada en la *Gaceta de Ma-*

Digitized by Google

drid de 9 del mismo mes y año, se hallarán los comprobantes de lo que se va á decir, en cuanto pudo entonces hacerse público.

Una vez puestas de acuerdo las Compañías del Norte y de M. Z. A. para acabar con la impremeditada guerra de tarifas que sostuvieron por los años de 1894 y 1895, retiraron, como es natural, y en virtud de su derecho, las tarifas especiales reducidísimas, publicadas para sostener dicha guerra, y, en su lugar, sometieron á la aprobación de la Superioridad, el 31 de Julio de 1896, las dos grandes tarifas combinadas B. M. N. A. núm. 1 y N. B. núm. 7, que comprendían tres párrafos: uno para los transportes de puerto á puerto, otro para los transportes de puerto á interior y otro para los de interior á interior. Tardóse en el Ministerio en resolver sobre dichas tarifas por razón del mucho estudio que su complejidad requería, y, en virtud de las reiteradas instancias de las Compañías interesadas, para activar dicha resolución, y en atención á lo favorables que para los

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

intereses del Comercio dichas tarifas resultaban, se autorizó verbalmente á las Compañías para ponerlas en vigor, sin esperar la resolución del Ministerio. El tiempo cuidó de demostrar á las Compañías que pecaron de ligeras al fiar en una autorización verbal, aun cuando abonara su conducta el gran bien que al Comercio hacían, ya que, al ser anuladas las tarifas que sirvieron para la guerra entre las dos Compañías, sólo quedaron á disposición del público las tarifas locales, de precios mucho más elevados que los que entonces se proponían. Dos años después, el 20 de Septiembre de 1898, apareció la Real Orden aprobatoria de las tarifas requeridas, pero con la prescripción, por lo que toca al párrafo 2.°, referente á los transportes de puerto á interior, de que los precios habrían de aplicarse, «no sólo á las estaciones expresadas en la tarifa, sino también á las intermedias».

Las Compañías, en uso de su derecho indiscutible, aceptaron la aprobación de los párrafos 1.° y 3.° de las tarifas presentadas, y desistieron de la aplica-

Digitized by Google

ción del párrafo 2.° cuya aprobación traía una prescripción que consideraron inaceptable, entre otras razones, porque echaba abajo subrepticiamente gran parte de lo establecido en el párrafo 3.° de la propia tarifa, sobre transportes de interior á interior. Con tal motivo, sometieron seguidamente á la aprobación de la Superioridad, el 29 de Noviembre siguiente, nuevas tarifas, con igual designación, en las que se suprimió el párrafo 2.° de las primeras, é incurrieron también en la debilidad de aplicar desde luego las nuevas tarifas presentadas, por la doble razón de lo favorables que eran para el Comercio, según se ha demostrado antes, y de que en realidad estaba ya aprobado lo que en ellas se proponía. Pero el Gobierno no dió respuesta alguna aprobatoria ni de ninguna clase á la nueva proposición de las Compañías.

A todo esto, entendieron algunos comerciantes que podían exigir de las Compañías el cumplimiento de lo impuesto por el Gobierno en la prescripción con que aprobó éste el párrafo 2.°

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

de las tarifas presentadas, á pesar de que las Compañías rechazaron tal prescripción, y formularon las correspondientes reclamaciones que, como es natural, no admitieron las Compañías; pero algunos jueces debieron considerar de otro modo la cuestión, cuando tuvieron á bien condenar á las Empresas ferroviarias á devolver á los comerciantes varios excesos de portes, á tenor de lo dispuesto en aquella prescripción del Gobierno, que, en uso de su perfecto derecho, no habían querido aceptar dichas Empresas.

Ante situación tan anómala, acudieron otra vez las Compañías al Poder público para normalizarla, y éste, comprendiendo al fin que convenía salir del callejón en que se había metido, empezó por publicar la Real Orden de carácter general, de 7 de Febrero de 1902, ya citada en otros puntos de esta obra, por la que «la excepción al principio de *á mayor recorrido mayor precio,* establecida en la Regla 5.ª de la Real Orden de 1.º de Febrero de 1887 para las tarifas especiales de puerto á

Digitized by Google

puerto, con objeto de favorecer la competencia de los transportes ferroviarios con la navegación de cabotaje, se hace extensiva á todos los casos respecto de los cuales á juicio del Ministerio se demuestre que, efectivamente, es posible que el tráfico sea desviado de su itinerario natural directo por vía férrea, para seguir un trayecto parcial en cabotaje».

Esto significaba, en realidad, cantar la palidonia, en el orden general, respecto á lo prescrito contra el párrafo 2.º de las tarifas propuestas por las Compañías; y éstas, para facilitar la salida que con dicha Real Orden se preparó, presentaron, en substitución de los párrafos 1.º y 2.º de las tarifas B. M. N. A. núm. 1 y N. B. núm. 7, antes presentadas y aprobadas, la tarifa N. M. número 21, en la que se tuvo en cuenta lo dispuesto, en términos generales, por la Real Orden de 7 de Febrero de 1902. El 11 de Agosto de este mismo año fué aprobada, de Real Orden, la tarifa N. M. núm. 21; y así quedaron aprobados y vigentes el párrafo 3.º de aque-

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

llas tarifas B. M. N. A. núm. 1 y N. B. núm. 7, y, en vez de los párrafos 1.º y 2.º de estas mismas tarifas, la N. M. núm. 21.

Faltaba sin embargo resolver lo necesario para que los jueces no continuasen considerando vigente aquella prescripción del Gobierno, que las Compañías no quisieron aceptar, y, á tal efecto, dictóse la Real Orden de 7 de Octubre de 1902, por la que se declaró que, «no habiendo aceptado las Compañías las condiciones impuestas por el Gobierno para la aplicación de las tarifas B. M. N. A. núm. 1 y N. B. número 7, dichas Compañías no quedaron obligadas á poner en vigor tales tarifas, y, por tanto, no ha asistido ni asiste derecho al público para reclamar su aplicación».

A esto queda reducida la novela que respecto á la aprobación de la tarifa N. M. núm. 21 y respecto á la Real Orden de 7 de Octubre de 1902 forjaron en su Informe los ponentes sobre el tema **d,** por parte de los productores, según puede verse en el protocolo se-

Digitized by Google

creto referido. Esta es la *cosa verdaderamente desusada,* según dichos señores, que fué llevada á la *Gaceta*, «en donde continúa—dicen—causando *una gran vergüenza nacional,* sin duda alguna para imponer un criterio determinado y sucesivo á los juzgadores». Como si no fuera legalmente «de competencia del Ministerio de Fomento», según categóricamente se declara en la mencionada Real Orden, «*fijar el criterio legal* respecto á la aplicación de tarifas ferroviarias, si bien el conocimiento de las cuestiones que en cada caso particular pueda originar tal aplicación, corresponde á los Tribunales de Justicia, según el artículo 143 del Reglamento de Policía de Ferrocarriles».

Dejando á un lado ahora ya cuanto dijeron los ponentes sobre el tema **d,** por parte de los productores, en su Informe que se puede llamar secreto, para atenernos únicamente á lo que oficialmente se les dejó decir, según puede

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

verse en el folleto publicado por el Ministerio de Fomento, hay que empezar manifestando que este Informe oficial se divide en tres partes. En la primera, á guisa de introducción, se desarrollan algunas ideas previas y generales sobre la creación y la aplicación de las tarifas especiales; en la segunda parte se trata de las «Bases de percepción de las tarifas especiales de pequeña velocidad»; y en la tercera parte se habla de las «Condiciones de aplicación de las tarifas especiales», y se proponen las conclusiones que los ponentes creyeron convenientes sobre el tema **d.** Vayamos por partes.

Las ideas previas ó generales que sobre la creación y la aplicación de las tarifas especiales se desarrollan en la primera parte del Informe que se analiza, son de lo más inocente que puede leerse, entre lo más peregrino que se ha escrito á propósito de las tarifas ferroviarias.

Se quiere fundamentar todo un raciocinio en que la disposición 4.ª de la

Digitized by Google

«Instrucción de 15 de Febrero de 1856, *para cumplimiento* de la Ley de 3 de Junio de 1855», prohibe hacer ninguna clase de favores y prescribe que cuando una Empresa conceda rebajas en los precios se entiende que hace la reducción para todos en general; pero á renglón seguido no puede menos de hacerse constar que el artículo 36 de dicha Ley general de Ferrocarriles, de 3 de Junio de 1855, autoriza á las Compañías para reducir los precios de sus tarifas, *como tengan por conveniente,* poniéndolo sólo en conocimiento del Gobierno. Y los ponentes, por los productores, sobre el tema **d,** encuentran una *terrible contradicción* entre lo prescrito en aquella disposición 4.ª y en el artículo 36 referido, y dicen, muy serios, que este *precepto de la Ley*, VARÍA por completo el sentido de aquella disposición cuarta de la Instrucción para *cumplimiento* de la misma Ley ¡Hombre! No. En todo caso fuera la disposición 4.ª *de la Instrucción* la que hubiese pretendido *variar* el sentido del artículo 36 *de la Ley,* aun cuando no pudiera; no sólo porque

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

la Ley es Ley y la Instrucción fué sencillamente dictada *para el cumplimiento* de la Ley, sino porque ésta fué promulgada casi un año antes de que se dictara la referida Instrucción.

Pero el caso es que no existe esa *terrible contradicción* que tanto preocupa á los firmantes del Informe que se analiza. El artículo 36 de la Ley establece por modo categórico el derecho de las Compañías á «reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente»; y viene luego la disposición 4.ª de la Instrucción para cumplimiento de la Ley, y declara sencillamente que «la cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor», y que, «en el caso de que la Compañía conceda rebaja de precios á uno ó muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reducción hecha para todos en general» ¿Dónde está la contradicción? Yo no veo por dónde pudieron haberla hallado los ponentes sobre el tema **d;** y menos debieron haberla visto, si, en vez de fijarse únicamente en *una parte* de la *legislación* de 1855, se hu-

Digitized by Google

bieren fijado en toda ella, pues entonces se encontraran con el artículo 127 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, para la ejecución de la Ley de Policía de 14 de Noviembre de 1855, que dice que «toda reducción ó condición especial otorgada á favor de uno ó muchos remitentes será extensiva á todos los que la pidan *sujetándose á iguales condiciones*», con lo cual se corrobora la natural igualdad de trato *en idénticas condiciones*, prevenida en la disposición cuarta del Pliego de Condiciones de 1856; y se encontraran también con el artículo 125 del mismo Reglamento, en que se declara que «las Empresas podrán establecer, dentro de las tarifas máximas que tengan concedidas, otras especiales entre determinados puntos de la línea, *sin que tengan opción á disfrutar de ellas los transportes que se verifiquen entre otros distintos*» (¿se quiere algo más terminante?); y con el artículo 126, siguiente, en que se autoriza á las Empresas para «reducir los precios de la tarifa en favor de los remitentes que acepten plazos más largos

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

que los fijados para la pequeña velocidad, de los que se obliguen á proporcionar un mínimum de toneladas, ó de los que *ofrezcan cualesquiera ventajas para el transporte*» (¿puede darse nada más categórico?)

Aquella declaración de la tan sobada *disposición cuarta*, sobre que la cobranza de los precios de la tarifa se ha de hacer sin ninguna clase de favor, y sobre que toda rebaja de precios á uno ó muchos remitentes se entenderá hecha á todos en general, no puede referirse lógicamente sino á que, una vez establecido un precio especial para cierta mercancía entre dos estaciones determinadas, este precio debe aplicarse á todo remitente que transporte la misma mercancía entre aquellos dos puntos, porque, si, como parece que pretenden los autores del dictamen de que se trata, debiera aplicarse el mismo precio á cualquiera que lo solicitare, entre dos puntos que se encontrasen en las mismas condiciones, como una de éstas podría ser la igualdad de distancia, tanto valdría, según hacen notar muy

Digitized by Google

oportunamente los ponentes ferroviarios en su contundente respuesta á los productores, que se pretendiere la anulación de las tarifas especiales, pues todas éstas quedarían convertidas en generales.

Mas, no se detienen aquí los ponentes por los productores, sobre el tema **d**, en su afán de hallar contradicciones con la disposición 4.ª de la Instrucción de 15 de Febrero de 1856, para cumplimiento de la Ley general de ferrocarriles de 3 de Junio de 1855. Hasta la celebérrima Real Orden de 1.º de Febrero de 1887 encuentran que contradice la disposición 4.ª citada, que no parece sino la clave de toda la legislación sobre tarifas especiales, según resulta encarecida en el Informe de que se trata. Dícese en éste, que la Regla 2.ª de aquella Real Orden «destruye asimismo el espíritu de igualdad y de justicia que resplandece en la disposición 4.ª», de marras. Y todo esto ¿por qué? Porque en aquella Regla 2.ª se dice sencillamente, de acuerdo con el artículo 36 de la Ley de ferrocarriles de 3 de Junio de

Digitized by Google

1855, y con el artículo 50 de la Ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, que «podrán las Empresas de ferrocarriles reducir los precios de transporte estableciendo tarifas especiales para determinadas mercancías entre determinadas estaciones y en dirección también determinada».

De modo que lo que más les duele de aquella arbitraria Real Orden de 1.º de Febrero de 1887, á los firmantes del Informe que se analiza, es justamente un concepto de ella que se ajusta á la Ley. Y, para acabar de redondear el criterio anárquico en tal Informe sustentado, tienen por «menos mal» que en el mismo párrafo de dicha Real Orden se prescriba, contra todo lo dispuesto categóricamente por la Ley, según se ha demostrado ya cumplidamente en el tomo III de esta obra, que «en ningún caso podrá cobrarse en la misma dirección y para un menor recorrido comprendido entre dos estaciones que figuren en la tarifa especial, cantidad mayor que la consignada en la misma para el recorrido total entre dichas dos estaciones».

Digitized by Google

Olvídase decir, sin embargo, en el referido Informe, que la propia Real Orden de 1.º de Febrero de 1887 estableció en su Regla 5.ª, contra lo antes establecido en la Regla 2.ª, importantes xecepciones al principio de *á mayor recorrido, mayor precio,* en ésta sustentado, y que el radio de tales excepciones se amplió considerablemente, desde que fué dictada la Real Orden de 7 de Febrero de 1902, de que ya se ha hablado.

A lo que parece, para los ponentes sobre el tema **d,** por parte de los productores, sólo deben tomarse en consideración aquellos conceptos de la Ley ó aquellas disposiciones del Gobierno que estiman favorables á lo que pretenden defender, haciendo caso omiso de todo lo demás. Y así, prescinden en su Informe totalmente dichos señores, lo mismo de las Leyes generales de ferrocarriles, de 3 de Junio de 1855 y de 23 de Noviembre de 1877, que de los Reglamentos de 8 de Julio de 1859 y de 8 de Septiembre de 1878, para la ejecución de las Leyes de Policía de 14 de

Digitized by Google

Noviembre de 1855 y de 23 de Noviembre de 1877, y escriben y argumentan como si no existiese otra cosa en toda la legislación ferroviaria española que la disposición 4.ª de la Instrucción de 15 de Febrero de 1856, para el cumplimiento de la Ley general de 3 de Junio de 1855, y el párrafo 2.º de la Real Orden de 1.º de Febrero de 1877. Y no lo ocultan, sino que dicen con todo desparpajo: «Tomamos como base de partida del presente Informe, la disposición 4.ª del Pliego de Condiciones y el párrafo 2.º de la Real Orden citada». Dígase qué consideración debiera merecer semejante manera de argumentar.

Después de esto, se habla con igual desventurado criterio, en el Informe que se analiza, de los móviles interesados de las Compañías al plantear las tarifas especiales; del desarrollo de tales tarifas, con las que «crearon las Empresas una peligrosa situación en determinados mercados y regiones»; y de cómo dichas Compañías «buscaron y hallaron con ellas el modo de hacer una nueva Geografía de España». Todas

Digitized by Google

estas cosas, en las que la reflexión no se dejó sentir poco ni mucho, soltadas únicamente para causar cierto efecto en la *galería* mercantil de ínfima clase, no merecen respuesta especial. Si alguien quiere enterarse de cómo y por qué fueron creadas en España las tarifas especiales ferroviarias, de su natural desenvolvimiento, y de lo que con ellas se ha logrado, puede recurrir á las páginas 159 y siguientes del tomo I de esta obra, hasta el fin del capítulo VI, sobre el «equivocado concepto del establecimiento y desarrollo de las tarifas, expuesto en el Real Decreto de 7 de Julio de 1905». No hay necesidad de repetir ahora cuanto allí se dijo.

Al tratar los ponentes productores, sobre el tema **d,** de las «Bases de percepción de las tarifas especiales de pequeña velocidad», acordándose de que en el propio Reglamento de la Conferencia se les insinúa que «las ventajas acordadas en unas líneas y regiones no han de resultar en daño de otra región con productos análogos», empiezan por

Digitized by Google

querer demostrar que con el actual sistema de tarifas máximas legales y de tarifas especiales, cometen ya las Compañías eso que por el enunciado del tema **d** parece querer evitarse; y, para tal demostración, creen suficiente recordar que «se aplican aquellas tarifas máximas legales en infinitos trayectos y para mercancías que constituyen la primera riqueza de nuestro suelo», de donde deducen que, habiendo en unas vías y regiones tarifas especiales, y en otras las tarifas máximas legales, deben de estar estas últimas vías y regiones en peores condiciones que las que gozan de tarifas especiales, y debe resultar para aquéllas, por consiguiente, daño evidente.

Mas, todo lo que esto demuestra, es simplemente que los señores firmantes del Informe de los productores sobre el tema **d,** no están enterados de que los precios de las tarifas máximas legales de ciertas líneas son *más bajos* que los de las tarifas especiales que para iguales mercancías rigen en otras líneas. Recuérdese si no, como muestra, lo que

Digitized by Google

se ha dicho ya en esta obra sobre la tarifa máxima legal que rige para carbones en la línea de Bélmez al Castillo de Almorchón, cuyo precio es sólo de 0,05 pesetas por tonelada-kilómetro, mucho más bajo que los precios de las tarifas especiales que tienen para los carbones otras Compañías. Para que les hubiese salido el argumento, hubieran debido prescindir los informantes, de barajar, en general, tarifas máximas legales con tarifas especiales, y debieran haberse circunscrito á decir lisa y llanamente que existen importantes diferencias entre los tipos que para una misma mercancía se perciben en unas y otras líneas, ya sean por tarifas máximas legales ó por tarifas especiales, lo cual es un hecho incontrovertible, muy antiguo, y muy legal, y muy lógico, por más que otra cosa parezca á los que redactaron el enunciado del tema **d** y á los representantes de los productores que sobre este tema han informado.

No será cosa de repetir aquí cuanto sobre el caso se ha dicho ya al comenzar este capítulo; pero no estará de más

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

recordar que, enfrente de la opinión de los ponentes productores sobre el tema **d**, afianzada por el prejuicio que sentó el Ministerio en la redacción del enunciado de dicho tema, sobre que las ventajas que se concedan á unas líneas ó regiones deben concederse á todas las demás, está la opinión de otros ponentes, también productores, como el que firma el dictamen sobre el tema **b**, quien declara categóricamente que «en las tarifas especiales podrán asociarse oportunamente los precios fijos y los *baremos* proporcionales ó diferenciales por tonelada y kilómetro, *con arreglo á las condiciones peculiares á cada producto, región y tráfico, y á las necesidades de sus competencias ó concurrencias.*» Ya ven los ponentes sobre el tema **d** cómo su opinión no puede ser tomada en cuenta como opinión cabal y verdadera de los representantes productores en la CONFERENCIA FERROVIARIA.

Quieren recordar en su Informe, los ponentes productores sobre el tema **d**, los derechos y deberes de las Compañías sobre el establecimiento de tarifas

Digitized by Google

especiales, y para el caso consideran necesario decir que tienen dichas Compañías el derecho de poner en vigor cuantas tarifas especiales quieran, siempre que sus precios sean más bajos que los de las legales, lo cual es verdad; pero no lo es lo que luego se afirma sobre que «les está prohibido terminantemente alterar en ellas las condiciones de aplicación»; respecto á que «cuando conceden rebajas se entiende que las otorgan para todos en general»; y tocante á que «no pueden cobrar por un menor recorrido comprendido entre dos estaciones que figuren en una tarifa especial, cantidad mayor que la señalada para el recorrido total».

Quizá pudiera tenerse todo esto por verdad, si, como suponen dichos señores ponentes, no existiesen en nuestra legislación ferroviaria otros preceptos que los contenidos en la disposición 4.ª de la Instrucción de 15 de Febrero de 1856, para cumplimiento de la Ley general de ferrocarriles de 3 de Junio de 1855, y la Regla 2.ª de la Real Orden de 1.º de Febrero de 1887, y si tuviesen

Digitized by Google

que interpretarse tales preceptos según dichos señores pretenden; pero hay más en el mundo, hay más.

Hay, en primer lugar, el artículo 126 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, para la ejecución de la Ley de Policía de 14 de Noviembre de 1855, y el artículo 131 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, para la ejecución de la Ley de Policía de 23 de Noviembre de 1877, por los que «las Empresas podrán reducir los precios de la tarifa en favor de los remitentes que acepten plazos más largos que los fijados para la pequeña velocidad, de los que se obliguen á proporcionar un *mínimum* de toneladas, ó *de los que ofrezcan cualesquiera ventajas para el transporte*»; todo lo cual me parece á mí que dice por modo categórico que las Compañías pueden alterar las condiciones de aplicación de las tarifas que tengan vigentes.

Hay, después, el artículo 125 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, para la ejecución de la Ley de Policía de 14 de Noviembre de 1855, y el artículo

Digitized by Google

130 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, para la ejecución de la Ley de Policía de 23 de Noviembre de 1877, por los que «las Empresas podrán establecer dentro de las tarifas máximas que tengan concedidas, otras especiales entre determinados puntos de la línea, *sin que tengan opción á disfrutar de ellas los transportes que se verifiquen en otros distintos*»; de lo cual se deduce claramente que no es cierta la afirmación de que cuando las Compañías conceden rebajas deba entenderse que las otorgan para todos en general.

Y hay, finalmente, la Regla 5.ª de la propia Real Orden de 1.º de Febrero de 1887, por la que «las Empresas podrán establecer tarifas especiales con destino ó procedencia de los puertos nacionales é igualmente entre éstos ó combinadas con ferrocarriles extranjeros»; y la Real Orden de 7 de Febrero de 1902, por la que, según ya se dijo, «la excepción al principio de *á mayor recorrido, mayor precio,* establecida en la Regla 5.ª de la Real Orden de 1.º de Febrero de 1887 para las tarifas de

Digitized by Google

puerto á puerto, se hace extensiva á todos los casos respecto de los cuales á juicio del Ministerio se demuestre que es posible que el tráfico sea desviado de su itinerario natural directo por vía férrea, para seguir un trayecto parcial en cabotaje»; todo lo cual demuestra también palmariamente la inexactitud de lo afirmado por los ponentes productores del tema **d**, sobre que las Compañías no pueden cobrar por un menor recorrido entre dos estaciones de una línea, cantidad mayor que la señalada en una tarifa especial para el recorrido total de dicha línea.

Deducen los ponentes productores sobre el tema **d**, de sus erróneas afirmaciones antedichas, que «las tarifas especiales de pequeña velocidad, vigentes, abrigan la desigualdad kilométrica más estupenda y absurda, dándose, además, *ejemplos numerosos* de que sus precios sean más elevados que los de las tarifas máximas legales». Lástima fué que dejaran dichos ponentes productores sin aprovechar el efecto indudable que hubieran causado con su In-

Digitized by Google

forme, señalando concretamente en él los *ejemplos numerosos* á que se refieren, ó siquiera unos pocos. Sin negar que pueda existir en algún caso lo que se indica, por efecto de un error material ó de una imprevisión, cabe negar rotundamente que haya de eso *ejemplos numerosos,* mientras no se pruebe lo contrario.

Para demostrar luego lo *estupendo y absurdo de la desigualdad kilométrica* de las tarifas especiales de pequeña velocidad, se fijan los ponentes productores en la tarifa N. M. núm. 21, de cuyos beneficios dicen que sólo disfrutan determinadas zonas, citando varios precios del párrafo 1.°, «De Puerto á Puerto», para diferentes distancias, de los que resultan, según dicen, grandes *anomalías*. Pero es el caso que, después de haber puesto en columna tales precios y distancias, sin más explicación, y sin razonamiento de ninguna clase que demuestre las anomalías que suponen, se descuelgan con el socorrido y cómodo clisé de que «la elocuencia de las anteriores cifras nos

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

releva de hacer todo género de consideraciones», con lo cual quedo yo también relevado de dar otra respuesta que la de la elocuencia de mi abstención. Y citan á continuación otras *anomalías* por el estilo, que dicen encontrar en la tarifa N. B. M. A. núm. 1 (quieren decir, sin duda, en las B. M. N. A. núm. 1 y N. B. núm. 7); pero dejan también sin explicar en qué consisten dichas anomalías. Con seguridad que todas esas que tienen por anomalías serían lo más natural del mundo si supieran comprender, como su colega el ponente productor sobre el tema **b**, que los precios de las tarifas especiales han de fijarse «con arreglo á las condiciones peculiares de cada producto, región y tráfico, y *á las necesidades de sus competencias ó concurrencias*».

Aseguran finalmente que, con lo que acaban de denunciar, se infringe lo dispuesto en la Regla 2.ª de la Real Orden de 1.º de Febrero de 1887; pero olvidan, ó por lo menos lo parece, que, además de esta Regla 2.ª, hay en la misma Real Orden la Regla 5.ª, que

Digitized by Google

establece importantes excepciones á lo dispuesto en la Regla 2.ª; y en tales excepciones hallarán los señores ponentes, la clave de cómo las que tienen por infracciones son sencillas aplicaciones de las facultades concedidas á las Compañías precisamente por esa misma arbitraria Real Orden por ellos tantas veces invocada, y por la de 7 de Febrero de 1902.

Y acaban los ponentes productores sobre el tema d su deslavazado *estudio* sobre las «Bases de percepción de las tarifas especiales de pequeña velocidad», con la siguiente salida de pie de banco: «Si las demás tarifas especiales de pequeña velocidad corren pareja con las llamadas N. B. núm. 7 y N. M. número 21, de que acabamos de ocuparnos, no creen necesario los vocales que suscriben ocuparse de las mismas, y por ello pasan á tratar de otro extremo importantísimo». Pasemos á lo que se quiera, porque, después de leer ese parrafillo, en que la lógica nada tiene que envidiar á la gramática, hállase uno bien dispuesto para pasar á cualquiera cosa.

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

El extremo importantísimo á que se nos hace pasar en el Informe de que se trata, es el de las «Condiciones de aplicación de las tarifas especiales»; y se empieza por decir que, si bien las Compañías están facultadas para establecer las tarifas especiales que les plazcan, nunca fueron autorizadas más *que para ampliar los plazos de transporte* á cambio de las ventajas que por ellas otorguen, y para cobrar derechos por la carga y descarga de mercancías. Y se añade que así lo determinan el artículo 36 de la Ley de 3 de Junio de 1855 y el párrafo 2.º de la Regla 1.ª de la Real Orden de 1.º de Febrero de 1887.

El artículo 36 de la Ley de 3 de Junio de 1855 dice simplemente lo siguiente: «Las Empresas podrán en cualquier tiempo reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, poniéndolo en conocimiento del Gobierno. En este caso, lo mismo que en los comprendidos en el artículo anterior (son los casos de revisión de tarifas cada cinco años, y de su rebaja si

Digitized by Google

procediere), se anunciarán al público con la debida anticipación las alteraciones que se hagan en las tarifas.» ¿Dónde se habla para nada en este artículo de que estén ni dejen de estar facultadas las Compañías para ampliar plazos de transporte ni cobrar derechos de carga y descarga?

En el párrafo 2.º de la Regla 1.ª de la Real Orden de 1.º de Febrero de 1887 se dice efectivamente que «las condiciones para aplicar esta clase de tarifas reducidas serán las mismas que para las máximas legales»; pero se establecen en el mismo párrafo, á continuación, una porción de salvedades que omiten bonitamente los señores firmantes del Informe de que se trata; y omiten además la existencia del artículo 126 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, para la ejecución de la Ley de Policía de 14 de Noviembre de 1855, y del artículo 131 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, para la ejecución de la Ley de Policía de 23 de Noviembre de 1877, por los que «las Empresas podrán reducir los

Digitized by Google

precios de la tarifa en favor de los remitentes que acepten plazos más largos que los fijados, de los que se obliguen á proporcionar un *mínimum* de toneladas, ó *de los que ofrezcan cualesquiera ventajas* para el transporte». ¿Acaso estas ventajas *cualesquiera* que los remitentes puedan ofrecer para lograr la reducción de los precios de la tarifa, no pueden traer y traen ordinariamente involucrado algún cambio en las condiciones de aplicación de las tarifas máximas legales, que estará, por consiguiente, ajustado á las facultades concedidas por la Ley á las Compañías?

Después de esto, copian en su Informe los ponentes productores sobre el tema **d** una serie de condiciones de una tarifa especial de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal, para acabar diciendo que ninguna de tales condiciones existe en las tarifas máximas legales. No lo sé ni quiero saberlo; á mí me basta saber que existen los artículos 126 y 131, antes citados, de los Reglamentos de 1859 y de 1878, para comprender que las

Digitized by Google

Empresas ferroviarias pueden legalmente ofrecer tarifas especiales á los remitentes que las ofrezcan, en cambio, *cualesquiera ventajas para el transporte.*

Hablan también los firmantes del Informe que se analiza, de «los enormes plazos reglamentarios» establecidos en las tarifas especiales, y, para hacer resaltar tal enormidad, se fijan *casualmente* en un transporte á distancia muy corta, de solos 44 kilómetros, cuyo plazo ordinario es de cuatro días, á razón de dos para la expedición, uno para el transporte y otro para la entrega, y que, por virtud de una condición de la tarifa especial, aplicable á las mayores distancias, se convierte en ocho días también para este caso de tan pequeño recorrido; con lo cual no alcanzan otra cosa que un efecto de relumbrón para el vulgo, y una sonrisa de conmiseración de parte de las personas que saben algo de tarifas.

No hay para qué descender á discutir tales triquiñuelas. Los hombres de buen sentido comprenderán que nadie

Digitized by Google

ha de tener tanto interés como las propias Compañías en que se hagan los transportes en el menor tiempo posible, porque de otro modo necesitarían mayor número de vías, muelles, máquinas y vagones para un mismo tráfico. Las condiciones de alargamiento de los plazos reglamentarios se ponen en las tarifas especiales, no precisamente para ser usados ordinariamente, que, como queda dicho, eso no les tendría cuenta á las Compañías, sino para precaverse contra las reclamaciones exageradas ó de mala fe que pudieran hacerse por faltas de entrega en los plazos corrientes, sobre todo si cuidaran de hacerlas ciertas *agencias* montadas para ello, en los casos eventuales de grandes aglomeraciones, para los cuales nadie puede pretender que tengan disponible las Compañías, en todo tiempo, el exceso de material fijo y móvil que se necesitaría para hacer, como si fuese ordinario, un servicio extraordinario.

Y no dicen más ya, respecto de las «Condiciones de aplicación de las tarifas especiales», los ponentes productores

Digitized by Google

sobre el tema **d.** Consideran, al llegar á este punto, que están en el caso de resumir, y lo hacen, «*determinando*» sencillamente que las tarifas especiales de pequeña velocidad que hoy rigen para la mayoría de los transportes no están basadas en ningún principio racional, justo ni equitativo; y que su estructura es deficientísima, sus precios, por lo general, inadmisibles, por lo excesivos, sus condiciones de aplicación, ilegales, y sus plazos reglamentarios, por todo extremo imposibles. En su consecuencia, proponen que, *como resolución previa y urgente,* se declaren nulas y sin ningún valor, en cuanto no se ajusten á los preceptos legales, las condiciones de aplicación de todas las tarifas especiales de pequeña velocidad que en el día existen; y que, luego, se tenga en cuenta una serie de nueve reglas ó conclusiones, cuando se trate de crear, en lo sucesivo, nuevas tarifas especiales.

Recuérdame esa manera de acabar, aquella famosa sentencia por la que se condenaba al reo, *por primera providencia,* á ser fusilado, y, después, á va-

Digitized by Google

rios castigos corporales y multas. Poco le hubieran importado al reo tales castigos y multas, después de fusilado; y, así, poco debiera importarles á las Compañías el alcance de las conclusiones de los ponentes productores sobre el tema **d**, después de anuladas, *como resolución previa y urgente,* todas aquellas condiciones de aplicación que por modo tan equivocado reputan contrarias á los preceptos legales, según se ha visto. Pero fuerza será hacerse cargo de esas conclusiones, siquiera sea en globo y aprisa, pues no merecen más.

Hállanse condensados en estas conclusiones todos los errores fundamentales que en materia de tarificación ferroviaria se sustentan en el cuerpo del Informe cuya crítica se acaba de hacer, á causa principalmente del desconocimiento involuntario ó de la omisión voluntaria de muchos preceptos ineludibles de la Ley; y así se pretende la reciprocidad de las tarifas especiales, su generalización y su soldadura con otras; su vigencia durante un año, por lo menos, en absoluto; la restricción de

Digitized by Google

sus condiciones de aplicación y la determinación de los plazos de transporte en forma inadecuada á lo prescrito por la Ley. No hay por qué volver con todo lo ya dicho para deshacer tales errores.

Hállanse asimismo en esas pretendidas reglas para lo futuro, aquellas mismas aberraciones halladas ya en los Informes de los ponentes productores sobre los temas **a, b** y **c,** hijas de su desconocimiento absoluto de lo que son las tarifas ferroviarias en su esencia, y de lo que representan, lo mismo con respecto á las Compañías que con respecto al público; y así proponen, como aquéllos, los ponentes productores sobre el tema **d,** enormidades por el estilo de la uniformidad de los tipos de percepción, de la limitación de la rebaja en las tarifas especiales nada menos que á 30 por 100 de los precios de las máximas legales, y de que ciertos transportes no puedan costar más que el 50 por 100 del valor de las mercancías en el punto de procedencia, cualquiera que sea la distancia que recorran, con lo cual resultan los ponentes sobre el tema

Digitized by Google

d, 100 por 100 más extremosos todavía que el ponente productor sobre el tema **b.** No creo que haya tampoco necesidad de entretenerse en destruir nuevamente tales aberraciones.

Y, en fin, para que nada falte, hállase también en las conclusiones del Informe de que se trata, la nota de inoportunidad y de extralimitación que en los dictámenes de que hasta ahora se ha hecho la crítica he debido señalar, sin excepción, puesto que tratan los ponentes productores sobre el tema **d,** de la «Fijación de mermas», asunto de que en modo alguno les correspondía tratar, porque el Reglamento de la CONFERENCIA FERROVIARIA confirió tal cometido á los ponentes sobre el tema **g** del 2.° grupo de cuestiones.

Antes de dar por terminada esta crítica del Informe de los ponentes productores sobre el tema **d,** hay que volver á la idea fundamental, al principio señalada, cuando se demostró la inconveniencia y la ilegalidad del enunciado de dicho tema, porque es preciso dejar

Digitized by Google

bien sentado que la completa armonía entre los intereses comerciales de las diferentes regiones no puede ser más que una aspiración de todo punto utópica, y que, por consiguiente, jamás podrá lograrse, en absoluto, que las ventajas acordadas en unas líneas y regiones no resulten en daño de otras regiones con productos análogos, según se pretende en el dictamen que se discute. Por otra parte, dicen muy bien en su magnífico Informe de respuesta los ponentes ferroviarios, á este propósito, que «la condición de que el establecimiento de tarifas especiales entre determinadas estaciones y para ciertas mercancías no pueda herir ni lastimar intereses creados, haría de todo punto imposible el establecimiento de tales tarifas, bajo cuyo régimen se efectúa la casi totalidad de los transportes ferroviarios».

Y hay que atender, no sólo á que las Compañías tienen perfectísimo derecho á implantar dichas tarifas especiales, como tengan por conveniente, dentro de los términos en que la Ley les auto-

Digitized by Google

riza para ello, sino á que del ejercicio de tal derecho nadie más y mejor que el propio Comercio y todas las artes de la producción salen ganando, porque, más, mucho más de lo que algunos creen se hallan compenetrados, en términos generales, todos estos intereses de comerciantes y productores, con los de las Compañías ferroviarias. En elocuentísimos términos desarrollan este aspecto de la cuestión los ponentes ferroviarios sobre el tema **d,** en su respuesta á los ponentes productores; no sabría decir yo más, ni mejor dicho. Permítaseme, por lo tanto, que traslade aquí, como fin y remate del presente estudio crítico del Informe de los productores sobre dicho tema, algunos de los párrafos más expresivos de aquella respuesta.

«Preciso es no olvidar—dicen los ponentes ferroviarios—que las Empresas de ferrocarriles, como explícitamente declaró la Comisión creada en 1882 para el estudio de las tarifas, son Compañías mercantiles con todas las obligaciones y derechos que el Código concede á tal clase de Sociedades, sin que de tal carácter pueda privarles, ni la concesión

Digitized by Google

por el Estado, ni la subvención y ayuda que éste haya podido prestarles».

«Como tales Sociedades mercantiles, tienen el deber de procurar, dentro del círculo de sus compromisos con el Estado, la mayor utilidad posible á los capitales en ellas empleados y que han creado la industria é instrumentos de riqueza más importantes de España, no siendo justo ni equitativo que después de declarar solemnemente las Leyes generales de 1855 y 1877, que tales capitales quedan bajo la salvaguardia del Estado, se trate de impedir el libre funcionamiento de sociedades con ellos constituídas y que han de procurar obtener para ellas la legítima remuneración á que tienen derecho».

«Y si del terreno legal pasamos al de la mutua conveniencia y armonía de los intereses de las Empresas y los generales del país, que en tan alto grado han contribuído á desarrollar, asombra que haya quien sostenga que por el camino de las restricciones y trabas al libre establecimiento de tarifas, pueda obtenerse otro resultado que el causar gravísimo daño á los intereses comerciales, puesto que, de prevalecer tan funesta tendencia, su consecuencia forzosa é inmediata sería una elevación de los precios de transporte».

«El interés de las Empresas porteadoras consiste en todas partes (y con mayor razón en España por su escasa población é industria) en atraer por completo el tráfico de la

Digitized by Google

zona que sirven, y en prestarse fácilmente al de tránsito; el interés del público está, igualmente, en que todos los productos puedan ser transportados por ferrocarril».

«Una tarifa uniforme y con condiciones de aplicación restringidas no cumpliría tal objeto, debiendo ser, como no puede menos de serlo, remuneradora de los gastos. Una gran parte de productos no podrían sufragarla y quedarían fuera de la circulación, otros se transportarían en cantidad mucho menor de lo que permitirían hacerlo tarifas reducidas, y de todos modos se perdería considerable porción de la utilidad que el ferrocarril debe prestar».

«La solución racional, en todas partes admitida y conforme con las leyes económicas, consiste precisamente en la diferenciación de las tarifas especiales, en subordinar el precio á las condiciones de la mercancía, en una constante y libre transacción, en virtud de la cual el porteador conduzca por menor coste los productos para los que el cargador, en cambio, dispense de ciertas exigencias que debe y puede pagar el género que necesite sean satisfechas».

«No obedecen á otro principio la división de viajeros en diferentes clases, el transporte de los mismos á precio reducido en condiciones especiales y la clásica distinción entre transportes de grande y pequeña velocidad, con distintos precios según sean las condicio-

Digitized by Google

nes del transporte; y, aunque innecesario parece insistir más en este punto, debe, sí, consignarse que la necesidad de condiciones especiales para facilitar el planteamiento de tarifas reducidas ha sido constantemente reconocido en todas las naciones».

«De prevalecer el sistema contrario, sólo España tendría el triste privilegio de haberse separado del criterio universal, y haber descubierto, después de medio siglo de explotación de sus principales vías férreas, el peregrino y singular sistema de que, para ofrecer al público tarifas baratas, lo mejor es exigir que crezcan los gastos, obligaciones y responsabilidades de las Compañías transportadoras».

«Nada mejor, para apoyar el criterio que queda expuesto, que citar la conclusión formulada por el Congreso Internacional de Ferrocarriles celebrado en Washington durante el mes de Mayo último, y al que asistieron representantes de las Compañías de ferrocarriles del mundo entero, y de todos los Gobiernos, figurando entre éstos tres Delegados del Gobierno español».

«La conclusión adoptada por unanimidad, después del examen y discusión de los varios informes presentados respecto de los sistemas de tarificación existentes en todos los países, fué la que á continuación traducimos literalmente y que en su última parte se refiere exclusivamente á las tarifas especiales».

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

«Es de desear que las tarifas se establezcan sobre bases comerciales, teniendo en cuenta las condiciones particulares que influyen sobre el valor comercial del servicio prestado. Bajo la reserva de que las tarifas se apliquen sin preferencia arbitraria á todos los remitentes colocados en las mismas condiciones, la tarificación debe tener, en cuanto sea posible, toda la flexibilidad necesaria para permitir el desarrollo del tráfico y hacer producir á los ferrocarriles el máximum de efectos útiles, tanto para el público como para el explotante.»

Digitized by Google

Digitized by Google

IV

TEMA e

Tarifas de gran velocidad para el transporte de encargos, pequeños paquetes y expediciones de ciertos productos, como pescados, leches, frutas, etc., etc., con devolución de envases, cuando sea preciso

Según el folleto oficial publicado por el Ministerio de Fomento, fueron nombrados ponentes sobre el tema **e**, por parte de los productores, el propio representante de la Cámara Agrícola del Río Segura, que fué nombrado también ponente sobre el tema **d**, según ya se ha visto, y el representante de la Sociedad Económica de Amigos del País, de Almería. Pero estos dos señores representantes no tuvieron á bien acudir á la CONFERENCIA con un solo dictamen firmado por ambos, como hicieron los

Digitized by Google

ponentes sobre el tema **d**, sino que, tirando cada cual por su lado, el representante de la Cámara Agrícola del Río Segura se circunscribió á presentar una especie de recurso de queja contra las Compañías, por las tarifas que tienen establecidas para el transporte de frutas frescas, sin precisar, ni siquiera indicar, con qué debiera substituirse lo establecido; y el representante de la Sociedad Económica de Amigos del País, de Almería, se limitó á ofrecer unos proyectos de tarifas para el transporte, á gran velocidad, de encargos, de pescados frescos y otros comestibles, y de frutas frescas, con sus respectivas condiciones de aplicación, pero sin ninguna clase de explicación ni de razonamiento de los que pudieran deducirse, no ya los motivos que indujeran á determinar cada uno de los precios y cada una de las condiciones que figuran en dichas tarifas, mas ni siquiera el criterio general que rigiera la formación de éstas, como no se quiera tomar por tal criterio la resolución de proponer sencillamente, para todo, precios

Digitized by Google

más bajos que los que hoy existen, y condiciones más desfavorables para las Compañías que las que en el día rigen.

No puede decirse, por lo tanto, que haya dictamen formal y razonado, por parte de los productores, sobre el tema **e**; mas no queda otro remedio que tomar las cosas como son, y así, tomemos, uno tras otro, los que, á pesar de lo dicho, se llaman en el folleto del Ministerio de Fomento, dictámenes sobre el tema **e** del Primer Grupo de cuestiones.

Digitized by Google

Digitized by Google

CRÍTICA DEL DICTAMEN

del representante de la Sociedad Económica de Amigos del País, de Almería

Este *dictamen* consiste únicamente, según ya se ha dicho, en la presentación de tres tarifas: una para el transporte de encargos, otra para el transporte de pescados frescos y otros comestibles, y otra para el transporte de frutas frescas; las tres á gran velocidad. Veamos en qué consisten estas tarifas.

TARIFA

para el transporte de encargos, á gran velocidad

Precios. — Pide *sencillamente* el representante de la Sociedad Económica de Almería, que entre dos cualesquiera de las estaciones de las líneas españolas, cuando no haya entre ellas solución de continuidad, se paguen sólo 0,50 pe-

Digitized by Google

setas por tonelada y kilómetro recorrido. Dícese en realidad en el dictamen, «por cada 100 kilogramos», pero es de presumir que esto será un error de imprenta, y que se habrá querido decir «por cada 1000 kilogramos». Se indica luego la forma de tasación de las expediciones, en cuanto al peso, de manera que desde 3 á 30 kilos habría que pagar según ocho tipos distintos, y de 30 kilos en adelante por fracciones indivisibles de 10 kilos; y se establecen dos mínimos de percepción, uno de 0,25 pesetas para expediciones hasta de 5 kilos, y otro de 0,50 pesetas para expediciones de más de 5 kilos.

Esto, como se ve, es una *tarifa proporcional.* Mas no se crea por esto que el representante de la Económica de Almería sea partidario de esta clase de tarifas, porque luego, como se verá, propone para el transporte de pescados frescos y otros comestibles, una *tarifa diferencial* del tipo de las llamadas de *saltos bruscos,* y, después, para el transporte de frutas frescas, propone otra tarifa, también diferencial, pero de las

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

llamadas del *sistema belga,* esto es, de precios seguidamente decrecientes, sin solución de continuidad al pasar de un grupo á otro de distancias. Todo lo cual quiere decir que no se fundamentó lo que se propone en principio científico ni en criterio práctico de ninguna clase, y que los que más claman contra el *galimatías* actual de las tarifas ferroviarias, en cuanto han de dejar la crítica por la acción, dan quince y raya, con los suyos, á todos los galimatías que pueda ofrecer el sistema que hoy está vigente.

Para hacerse cargo de lo que propone el representante de la Económica de Almería, en su «Tarifa para el transporte de encargos», hay que recordar lo que actualmente tienen establecido las Compañías españolas para este transporte, lo cual, por lo que toca á las Compañías del Norte y de M. Z. A., se halla detallado en el tomo II de esta obra, desde la página 183 á la 200, lo mismo respecto de las tarifas máximas legales que respecto de las generales de aplicación y de las especiales.

Digitized by Google

Del examen de lo que en dicho tomo II se lee, y de lo que se expone en los cuadros y estados que allí pueden verse, resulta que los tipos más corrientes, establecidos para el transporte de encargos en las diferentes líneas del Norte, varían entre 0,75 y 1,25 pesetas por tonelada y kilómetro, para pesos hasta de 50 kilos, y entre 0,50 y 0,75 pesetas para pesos que pasen de 50 kilos; y que los tipos ordinarios que rigen dichos transportes en las líneas de la Compañía de M. Z. A., varían entre 0,50 y 0,75 pesetas, aparte los excepcionales de la línea de Córdoba á Sevilla y del Ramal de Guadajoz á Carmona, siendo de todos modos el tipo de 0,75 pesetas el más corriente.

Puede decirse pues que, tomando en conjunto todas las concesiones del Norte y de M. Z. A., el tipo más general de las tarifas de aplicación para el transporte de encargos, á gran velocidad, pasa de 0,75 pesetas por tonelada y kilómetro. Y como, según se ha visto, quiere el representante de la Económica de Almería que no se pague por

Digitized by Google

estos transportes más que 0,50 pesetas por tonelada y kilómetro, y que sea éste el tipo *uniforme* para todas las líneas de España, resulta que se pretende sencillamente una rebaja de más de 33 por 100 en los precios actualmente establecidos en las tarifas de aplicación general. Se dirá, sin embargo, que peor es todavía lo que propusieron los representantes de la Cámara de Comercio de Madrid en su Informe sobre los temas **a** y **c**, pues, como se recordará, estos señores no se contentaron con menos que con pedir que por el transporte de muestrarios de más de 50 kilos, cuyas tarifas son casi siempre iguales á las de encargos, se pagasen nada más que 0,30 pesetas por tonelada y kilómetro. Pero aun así, aun con las 0,50 pesetas con que se contenta, ó mejor, con que quiere el representante de la Económica de Almería que *se contenten* las Compañías, resulta que se establecería, como *tarifa general,* un precio muy inferior todavía al que rige actualmente por la *tarifa especial* X núm. 2, según puede verse en las páginas 197 á 199

Digitized by Google

del tomo II de esta obra; y esta *tarifa especial* satisface ya cumplidamente las necesidades del comercio.

No habrá necesidad de repetir aquí lo que hay establecido en Francia para el transporte de encargos, á gran velocidad, que puede verse en la página 205 y siguientes del tomo II de esta obra, para llegar á las debidas comparaciones entre lo que actualmente rige en España y en Francia, y lo que propone el representante de la Económica de Almería; pero no estará de más indicar la falta lamentable de criterio que se observa en ésta como en otras proposiciones de tarifas que aparecen en los informes de los ponentes productores, puesto que, de haber podido éstos fundamentar tales informes en los sanos principios económicos de que siquiera un mediano conocimiento del asunto les hubiera hecho partir, hubieran procurado que sus tarifas fuesen diferenciales, de base decreciente, según el modelo francés, esto es, del sistema llamado belga, aun cuando no pudieran por modo alguno adoptar las bases uni-

Digitized by Google

tarias de las tarifas francesas, y entonces, mucho más fácilmente podrían ser aceptadas tales tarifas, en cuanto fuesen racionales sus bases, porque con ellas podrían conservarse precios relativamente más altos para las distancias pequeñas, y obtener precios relativamente más bajos para los recorridos largos, que es lo que lógicamente procede.

Condiciones. — Aun cuando en el dictamen que se analiza se trata de la *forma de tasación* y de los *mínimos de percepción,* aparte de las «Condiciones de aplicación», como si no lo fueran, lo cierto es que lo son, y por esto voy á tratar de ellas aquí.

La *forma de tasación* que se propone es exactamente la que rige en casi todas las líneas de la Red antigua de la Compañía de M. Z. A. para el transporte de encargos por la tarifa general de aplicación. (Véase la nota del estado que figura en las páginas 194 y 195 del tomo II de esta obra.) No responde ciertamente esta adopción al prurito de

Digitized by Google

simplificación que anima á los productores, porque es justamente la *forma de tasación* más complicada entre las adoptadas en España y Francia. Mucho mejor hubiera sido que se hubiese fijado el representante de la Económica de Almería en la forma establecida en todas las líneas de la Compañía del Norte, en todas las francesas, y en varias de las de la Compañía de M. Z. A., en las que se efectúa la percepción por fracciones indivisibles de 10 kilos cuando la expedición pesa más de 10 kilos, pagándose sólo por 5 kilos cuando no se pase de este peso, y por 10 kilos cuando sea el peso de más de 5, hasta 10. Esto es mucho más sencillo; y esto basta.

Respecto á los *mínimos de percepción,* propónense dos, según se ha dicho, que son los que hay establecidos ya en varias líneas de las Compañías del Norte y de M. Z. A. Y en esto también se ha decidido el representante de la Económica de Almería por lo más complicado. Mejor y más justo hubiese sido que se hubiese fijado para el caso en el tipo

Digitized by Google

único de 0,50 ptas., como mínimo, que existe para otras líneas de las mismas Compañías y para todas las de Francia, donde, según ya se especificó en el tomo II de esta obra, se cuentan, como mínimo, 0,40 por expedición, más 0,10 por el registro. Hubiera sido esto mejor, por ser más sencillo; y, más justo, porque, aun cuando *valga poco* el transporte de las expediciones pequeñas ó de poco peso, los gastos de llegada y de salida y todo el *papeleo* que ocasionan estas expediciones son iguales á los de las demás, para mayores recorridos.

Véanse ahora, una por una, las siete condiciones de aplicación que se especifican en el dictamen del representante de la Económica de Almería, para la Tarifa de encargos.

1.ª La Condición Primera es simplemente la reproducción literal del artículo 108 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, para la ejecución de la Ley de Policía, de 23 de Noviembre de 1877, sobre lo que debe entenderse por *encargos*. No se comprende á qué viene esta reproducción, como no

Digitized by Google

se haya puesto con la *maliciosa candidez* de imponer así, *por tabla,* aquella ya vieja pretensión de obligar á las Compañías á realizar el transporte de encargos en *todos* los trenes de viajeros que tengan establecidos. Si tal fuera el objeto de esta Condición Primera, habría que remitir el lector á la página 224 y siguientes del tomo II de esta obra, donde se deshizo completamente el fundamento en que creyeron poder sentar análoga pretensión los representantes de la Cámara de Comercio de Madrid.

2.ª En la Segunda Condición se trata de los efectos á que no ha de ser aplicable la tarifa de encargos, y se incluyen entre tales efectos, como se hace en las condiciones de aplicación de las tarifas generales de casi todas las Compañías, el metálico, los valores y los objetos de arte, las materias inflamables y peligrosas, inclusas las armas de fuego cargadas, y... los efectos y productos comprendidos en la tarifa de comestibles. Bien pudiera haberse ahorrado, el representante de la Económica

Digitized by Google

de Almería, la exclusión de estos últimos efectos y productos *comprendidos en la tarifa de comestibles,* pues claro está que, si están comprendidos en esta tarifa, no lo estarán en la de encargos. Además de que resulta cándido excluir de la tarifa de encargos, los comestibles, cuando los precios que se proponen para la tarifa de éstos, son, según luego se verá, bastante más baratos que el de aquella tarifa.

3.ª No creo que ninguna Compañía tuviera el menor inconveniente en admitir la Tercera Condición tal y conforme se propone, porque resulta mucho más favorable para las Compañías que las condiciones que rigen actualmente en casi todas las líneas, para el transporte de animales pequeños en jaulas, ó embalados. Ahora vienen obligadas las Compañías á alimentar dichos animales cuando no son retirados á tiempo, y son responsables de la muerte de ellos cuando ocurra ésta por faltas en el servicio; y el representante de la Económica de Almería quiere que «las Compañías no se encarguen en *ningún caso*

Digitized by Google

de la alimentación de estos animales, ni acepten *responsabilidad* en su transporte». Confieso ingenuamente que, así como no he sabido comprender la razón que llevó al autor del dictamen que se analiza, á perjudicar á las Compañías reduciendo hasta en 33 por 100 los precios actuales para el transporte de encargos, tampoco sé comprender la razón que le ha movido á favorecerlas con esta Condición Tercera. Quizá no haya habido razón para lo uno ni para lo otro. He aquí los inconvenientes de proponer por proponer, sin razonar ni explicar nada de lo que se propone.

4.ª, 5.ª y 6.ª En nada se diferencian las Condiciones Cuarta, Quinta y Sexta, de las que hoy rigen respecto al pago al contado del transporte de los encargos cuyo valor no represente el doble del precio de dicho transporte, respecto á la aplicación del precio de tarifa al peso de todos los bultos reunidos que vayan dirigidos al mismo consignatario, y respecto á la irresponsabilidad de las Compañías cuando se trate de efectos bajo cubierta sellada.

Digitized by Google

Nada hay que decir, por consiguiente, sobre tales condiciones.

7.ª Por esta condición se impone al público y á las Compañías la obligación de facturar *irremisiblemente á domicilio* todas las expediciones de encargos para puntos en donde haya establecido el servicio de factaje, obligación que no existe ciertamente dentro de las prácticas establecidas. No se dice, y por lo tanto no se sabe, á qué obedece esta innovación.

TARIFA

para el transporte de pescados frescos y otros comestibles, á gran velocidad

Precios. —La tarifa de que se trata es una tarifa especial para el transporte, á gran velocidad, de pescados frescos, salpresados y con nieve ó con hielo, escabeches, ostras y demás mariscos, carnes frescas, caza mayor y menor, volatería muerta, caracoles de tierra, legumbres frescas, hortalizas, leche, manteca y mantequilla fresca, quesos

Digitized by Google

frescos y requesones. Propone para el caso el representante de la Económica de Almería una tarifa diferencial del tipo de las llamadas de *saltos bruscos,* según ya se dijo, tan *bruscos* que, mientras para recorridos de 0 á 50 kilómetros se fija la base en 0,30 ptas. por tonelada y kilómetro, para recorridos nada más que de 201 kilómetros se baja ya tan rápidamente la base, que llega á 0,15 ptas., y así se mantiene para todos los recorridos de 201 kilómetros en adelante. Los *saltos* se realizan al pasar de 50 á 51 kilómetros, bajando la base desde 0,30 á 0,25 ptas.; de 100 á 101 kilómetros, bajando de 0,25 á 0,20 pesetas y de 200 á 201 kilómetros, bajando de 0,20 á 0,15 ptas.

Luego se verá, cuando se examine la tarifa para el transporte de frutas frescas, la falta lamentable de discernimiento que se nota en el dictamen que se analiza, lo mismo cuando se trata de la determinación de las bases de las tarifas, que al fijar los grupos de distancias á que alcanzan estas bases, puesto que se incluyen en la tarifa de pescados

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

frescos y otros comestibles, las legumbres frescas y las hortalizas, y rigen por consiguiente para éstas, *saltos* de 50 y de 100 kilómetros solamente, y una base de 0,30 ptas., mientras que para las frutas frescas, en muchos casos bastante más caras que las legumbres y hortalizas, se proponen, como se verá, *saltos* ó grupos de distancias de 300 y de 500 kilómetros, y una base irrisoria de 0,12 ptas. por tonelada y kilómetro. ¿Puede darse absurdo mayor y falta más absoluta de criterio, á no ser que haya habido únicamente el de preocuparse, con parcialidad manifiesta, de que resultase baratísimo y por debajo de todos los demás, el transporte de frutas frescas?

En cambio, según se recordará, los representantes de la Cámara de Comercio de Madrid, preocupados exclusivamente por el transporte de pescados frescos, olvidaron incluir en su tarifa para el transporte de comestibles, las frutas y hortalizas, y adoptaron como base para el transporte de pescados frescos justamente la misma base de 0,12 pe-

Digitized by Google

setas que el representante de la Económica de Almería quiere para las frutas frescas. Este, para los pescados frescos ya se *conforma,* según se ha visto, con que se paguen 0,30 ptas. ¿Hay que decir algo más para demostrar que cada cual fué *á lo suyo,* á la CONFERENCIA, con exclusión de todo lo demás?

Hubiera sido de ver cómo se compaginaran en dicha CONFERENCIA tan distanciadas opiniones de los propios productores, sobre estos puntos concretos, si de la CONFERENCIA debiera haber salido la imposición de determinadas tarifas á las Compañías, como algunos cándidamente esperaban ¿A qué y á quienes se hubiera atenido la CONFERENCIA? ¿A lo de aquéllos que querían que se les transportase el pescado fresco por una base de 0,12 ptas., ó á lo de éste que cree deben pagarse para este transporte 0,30 ptas.? ¿A éste, que considera que hay que pagar por el transporte de legumbres y hortalizas 0,30 ptas. y por el de frutas frescas solamente 0,12 ptas., ó á aquéllos, que dan aparentemente tan poca importancia á estos transportes, que

Digitized by Google

hasta se olvidan de incluir en la tarifa de comestibles, lo mismo las frutas que las legumbres y hortalizas?

Para hacerse cargo de lo que propone el representante de la Económica de Almería, en su tarifa para el transporte de pescados frescos y otros comestibles, conviene volver sobre las páginas 259 y siguientes del tomo II de esta obra, donde se especifican las tarifas que para tales transportes rigen en las Compañías españolas del Norte y de M. Z. A., y en las francesas. Allí puede verse que el precio medio de las tarifas legales y de las generales de aplicación de las Compañías del Norte y de M. Z. A., para el transporte de comestibles, á gran velocidad, oscila entre 0,475 y 0,50 ptas. por tonelada y kilómetro, á cualquiera distancia, aun cuando tienen dichas Compañías en vigor otras tarifas especiales con precios que difieren poco de los que propone el representante de la Económica de Almería, pero que rigen únicamente por excepción y por causas extraordinarias ¿Cómo podría, pues, exigirse de las Compañías, que

Digitized by Google

extendieran estas excepciones verdaderamente extraordinarias á todos los casos alcanzados por una tarifa general?

Condiciones.—Nótase desde luego que, entre las cinco condiciones de aplicación que acompañan la tarifa que se propone para el transporte de pescados frescos y otros comestibles, falta una importantísima: la de fijar un mínimo de percepción; y es esto tanto más extraño, por cuanto no se nota tal omisión ni en la tarifa de encargos, según se ha visto, ni en la de frutas frescas, según luego se verá. Aparte de esto, todo conduce á sospechar, sin embargo, que el representante de la Económica de Almería *cuidó* mucho menos de esta tarifa que de las otras dos que propone. Hablo de *cuidar* en el sentido de procurar el perjuicio de las Empresas ferroviarias, que es lo corriente en los informes de los ponentes productores hasta ahora examinados; y esto viene corroborado en las siguientes condiciones de aplicación que para esta tarifa se proponen, en las que, como se verá,

Digitized by Google

no resulta ni con mucho tan vivo como otras veces el atentado contra los intereses ferroviarios.

1.ª Por la Primera Condición se aplica la tarifa á fracciones indivisibles de 10 kilos, y se obliga á satisfacer precisamente los portes á la salida. Lo primero se hace ya ahora; pero lo segundo, aun cuando sea lo reglamentario, no se lleva á punta de lanza, por las principales Compañías cuando menos, sino que éstas acceden generalmente á que se satisfagan los portes á la llegada, cuando lo solicitan los interesados, y son éstos de solvencia reconocida. No favorece pues mucho, que digamos, esta Primera Condición, al interés que pudiera llamarse público.

2.ª Oblígase por la Condición Segunda, á que se presenten y facturen las expediciones, «dentro de las horas hábiles del servicio, con dos horas de anticipación, por lo menos, á la salida de los trenes». Aun cuando no esté claramente redactada esta condición, es de presumir que con ella se quiere sentar la obligación, por parte de las

Digitized by Google

Compañías, de transportar los pescados frescos y demás comestibles en los primeros trenes hábiles que salgan *dos horas* después de hechas las facturaciones. El plazo que hoy rige, como reglamentario para el caso, es de *tres horas*. Quiérese, por consiguiente, que se reduzca á dos horas este plazo. No hay necesidad de repetir aquí lo que ya se dijo sobre este extremo en las páginas 224 y siguientes del tomo II de esta obra, sobre una pretensión análoga de los representantes de la Cámara de Comercio de Madrid; bien que éstos no se contentaban con rebajar el plazo á *dos horas,* sino que lo rebajaban hasta *una hora* solamente. Todo esto hay que agradecer al representante de la Económica de Almería, aun cuando no puedan decir otro tanto los que desearen mayor *solidaridad* entre los productores.

3.ª «Es indispensable — se dice en la Condición Tercera — que los bultos se presenten acondicionados de manera que puedan cargarse unos sobre otros sin perjudicar el contenido.» No se

Digitized by Google

puntualiza así este extremo ni se exige tanto por parte de las Compañías, actualmente. Es de alabar, por consiguiente, la previsión del representante de la Económica de Almería. Las Compañías se la han de agradecer, seguramente.

4.ª Quiérese, por la Condición Cuarta, que lleve cada bulto, en una cara, una tablilla ó cartón resistente con la dirección bien puesta, y que se ponga en la otra la etiqueta de la expedición. Tampoco exige tanto la reglamentación vigente, puesto que admite la inscripción de las señas en el propio embalaje, y sin tablilla; pero es de alabar la iniciativa. No lo es tanto la de que vayan las señas y la etiqueta de la expedición en caras opuestas, porque esto traería complicaciones de manipulación, y, lo que es peor, sería un nuevo semillero de errores.

5.ª Por la Condición Quinta se pretende la devolución *gratuita* de los envases al punto de origen, si se quiere á pequeña velocidad, y pagando solamente 0,08 pesetas por tonelada y ki-

Digitized by Google

lómetro, si se quiere á gran velocidad. Esta es una condición *disonante* entre las demás. Formuló también esta peregrina pretensión el representante de la «Liga Marítima Española» en la REGLA 9.ª de su Informe sobre el tema **b**; y véase en la página 394 del tomo III de esta obra lo que sobre el particular se me ocurrió decirle. No hay por qué repetirlo ahora.

TARIFA
para el transporte de frutas frescas. á gran velocidad

Precios. — En la «Tarifa especial para el transporte de frutas frescas en envases de todas clases, con ó sin serrín de corcho, arbustos y plantas vivas», que el representante de la Económica de Almería propone, figuran sólo tres precios: uno de 0,12 pesetas por tonelada y kilómetro, para distancias hasta de 500 kilómetros; otro de 0,11 pesetas, por tonelada y kilómetro, por cada kilómetro que exceda de los

Digitized by Google

500 primeros, hasta 800 kilómetros; y otro de 0,10 pesetas, por tonelada y kilómetro, por cada kilómetro que exceda de los 800 primeros. Esto, como se ve, y ya se adelantó, es una tarifa diferencial de las del tipo llamado *belga,* ó sea de las de precios seguidamente decrecientes, sin solución de continuidad. Y he aquí que, con ella, tenemos en el dictamen que se analiza, todo un mosaico de sistemas de tarifas: una *proporcional,* para encargos, otra *diferencial, de saltos bruscos,* para pescados, y otra *diferencial, del sistema belga*, para frutas. Hay para todos los gustos ¿Qué dirá de eso el representante de la Cámara de Comercio de Huesca, ponente por los productores, sobre el tema **g,** quien, como se verá, quiere que todas, absolutamente todas las tarifas ferroviarias tengan una misma estructura, aun cuando desgraciadamente nos dé como modelo una tarifa diferencial de las de saltos bruscos, que no es *modelo* ni mucho menos? ¿Es que no se puede dar un paso en materia de tarifas, sin que anden á la

Digitized by Google

greña entre sí los propios productores?

Pero es el caso que en la tarifa *diferencial, del sistema belga,* la más racional, *en principio,* de las que propone el representante de la Económica de Almería, hay justamente el mayor de los disparates de todas ellas. Se determina que el primer grupo de distancias sea nada menos que de 500 kilómetros. ¡Dónde puede haberse visto cosa parecida! ¡Quiere el representante de la Económica de Almería que se haga pagar por kilómetro, lo mismo para un transporte á un solo kilómetro de distancia que para un transporte á 500 kilómetros!

No hay que decir que los precios propuestos, de 0,12, 0,11 y 0,10 ptas. por tonelada y kilómetro, son verdaderamente imposibles, para transportes á gran velocidad. Compárense si no con los que da como vigentes para diferentes trayectos el representante de la Cámara Agrícola del río Segura, en su Informe sobre el «Tráfico de frutas», de que luego se va á tratar. En este In-

Digitized by Google

forme se dice que actualmente se pagan, como mínimo, por el transporte de frutas frescas, 0,18 ptas. por tonelada y kilómetro, según la tarifa extraordinariamente baja que rige para el caso entre Murcia y Madrid, llegando á ser la tasa hasta de 0,35 ptas. por tonelada y kilómetro, para otros trayectos. Se quiere pues sencillamente que sea el *mayor* precio para el transporte de frutas, á gran velocidad, 33 por 100 más bajo que el *menor* que hoy existe en España, como precio verdaderamente excepcional.

Más podría ser, ó mejor, menos podría ser aún, porque los representantes de la Cámara de Comercio de Madrid, que olvidaron incluir las frutas frescas en la tarifa de comestibles, clasificaron dichas frutas como mercancías de clase 8.ª, y, según su tarifa general, para recorridos de 500 y de 800 kilómetros sólo habrían de pagar estas mercancías, á pequeña velocidad, 0,0277 y 0,0266 pesetas, respectivamente, por tonelada y kilómetro, lo cual quiere decir que deberían las Compañías transportarlas,

Digitized by Google

á gran velocidad, por 0,0554 y, 0,0532 pesetas. No os podéis quejar de mí — puede decirles á las Compañías el representante de la Económica de Almería, — pues quiero daros 0,12 y 0,10 pesetas por lo que los representantes de la Cámara de Comercio de Madrid querían daros solamente 0,0554 y 0,0532. Otra muestra de la solidaridad productora.

Condiciones. — No como *condición de aplicación*, sino antes de tratar de estas condiciones, fija el representante de la Económica de Almería la de que, cuando se expidan frutas con peso de 4.000 kilos, se considere que hay carga para un vagón completo, debiendo reducirse entonces de 10 por 100 el importe de la aplicación de la tarifa. Como los precios de esta tarifa son tan *elevados,* según se acaba de ver, no es extraño que pensase este señor representante en rebajarlos. También lo hicieron los representantes de la Cámara de Comercio de Madrid — podría decir — con todo y proponer precios menores aún que la

Digitized by Google

mitad de los que yo propongo. Y tendría razón. — Siempre habrá quien bueno me hará.

Por lo demás, son ocho las condiciones de aplicación que acompañan la tarifa para el transporte de frutas frescas, de que se trata, á saber:

1.ª Se declara indispensable, en la Condición Primera, para que pueda aplicarse esta tarifa, que las expediciones pesen 50 kilos cuando menos, ó que se pague por este peso. No está mal; pero no se explica que se imponga tal condición al transporte de frutas y no se haya impuesto para la tarifa de pescados frescos y otros comestibles, entre los que se cuentan las legumbres y hortalizas ¿Por qué estas diferencias entre frutas y legumbres?

2.ª, 3.ª y 4.ª Las Condiciones Segunda, Tercera y Cuarta comprenden lo mismo, exactamente, que va comprendido en las condiciones Primera y Tercera de la tarifa para el transporte de pescados frescos, respecto á la aplicación de dicha tarifa por fracciones indivisibles de 10 kilos, respecto al pago

Digitized by Google

de portes á la salida, y respecto á la presentación de los bultos para su expedición. Dése pues por repetido aquí lo que se dijo ya al tratar de aquellas condiciones Primera y Tercera.

5.ª Dice la Condición Quinta que «cada bulto expresará claramente el nombre y las señas del consignatario, y el punto de destino». No estaría mal que «cada bulto expresase» lo que se dice, porque á veces no se expresa esto muy «claramente», que digamos, en los letreros que ponen en dichos bultos los remitentes, á pesar de cuanto está dispuesto para el caso.

6.ª Se quiere por la Condición Sexta que se aplique esta tarifa para el transporte de frutas frescas *en envases*, al caso de que se transporten *á granel;* pero cargándose en este caso con 5.000 kilos *cada vagón,* ó pagándose por este peso. Pero dígase ¿hay que aplicar á este caso de los 5.000 kilos por vagón, á granel, aquella reducción de 10 por 100 en el importe de la aplicación de la tarifa, prescrita para los 4.000 kilos que en otra parte se dan como carga de

Digitized by Google

vagón completo, cuando se haga el transporte con envase? Y, en este caso de la carga de frutas *á granel* ¿querría el representante de la Económica de Almería, que fuesen responsables las Compañías, de las averías que podrían sufrir las frutas, lo mismo que si se cargase dicha fruta, *envasada,* según reza la tarifa? No se pensó en esto seguramente, como no se ha pensado en tantas otras cosas. Es fácil *dictar,* al correr de la pluma, unas cuantas condiciones para una tarifa; mas no lo es tanto que resulten éstas verdaderamente justas y previsoras.

7.ª y 8.ª Las Condiciones Séptima y Octava son iguales á la Segunda y Quinta de la tarifa para el transporte de pescados frescos, respecto á la facturación y envío de las expediciones, y respecto á la devolución de los envases, gratuitamente, á pequeña velocidad, y por 0,08 ptas. por tonelada y kilómetro, solamente, á gran velocidad. Téngase por dicho aquí lo que al tratar de aquellas condiciones Segunda y Quinta se dijo. Y dése con ello por ter-

Digitized by Google

minado cuanto se me ocurre decir sobre las tres tarifas que, á guisa de dictamen sobre el tema **e**, ofreció el representante de la Económica de Almería á la CONFERENCIA FERROVIARIA.

Digitized by Google

CRÍTICA DEL DICTAMEN

del representante de la Cámara Agrícola del Río Segura

Este *dictamen* es simplemente, como ya se dijo, una especie de recurso de queja contra las Compañías, por las tarifas que tienen establecidas para el transporte de frutas frescas; aunque más bien resulta, sin querer, contra los propios productores, á causa de la forma en que *forzosamente* ha de realizarse en España el tráfico de frutas mientras no varíen las condiciones de producción. Quizá por esto se circunscribe á quejarse el representante de la Cámara Agrícola del Río Segura, sin proponer siquiera algo con que enmendar aquello de que se queja; á no ser que tenga por enmienda la tarifa propuesta para el transporte de frutas frescas en el dictamen de su colega, el de la Económica

Digitized by Google

de Almería; pero, en este caso ¿por qué no aparece también como suyo este dictamen, publicado en el folleto del Ministerio de Fomento?

Quien lea atentamente el dictamen del representante de la Cámara Agrícola del Río Segura, y sepa entender bien lo que lea, hallará precisamente en el propio dictamen la razón de que lo que pasa actualmente con el tráfico de frutas en España sea lo que forzosamente debe pasar, y la sinrazón con que se quiere aplicar á este caso el socorrido clisé de que «la causa de esta precaria situación radica principalmente *en la carestía de los transportes*».

«Es verdaderamente absurdo — exclama el autor del dictamen — que ni en la Península ni en el extranjero puedan comerse nuestras frutas en más abundancia; que no podamos, por lo menos en Inglaterra, luchar con las similares francesas ó italianas.» Pero antes se dejó caer el propio autor del dictamen con la gran verdad de que ni aun la «ínfima cantidad» de fruta que

Digitized by Google

enviamos á París y á Londres puedo ser exportada á estos mercados «*en cuanto aparecen en ellos las frutas similares, de Inglaterra, Francia é Italia*».

¿Dónde está el absurdo? Si esto es lo más natural, lo que forzosamente pasa y ha de pasar allí y en todas partes. Si lo vemos en nuestra propia casa cada día ¿Acaso no se ve todos los años, como hacen notar muy oportunamente los ponentes ferroviarios sobre el tema e, en su Informe de respuesta, que la fresa de Valencia sólo es admitida en Madrid mientras no ha llegado á madurar la de Aranjuez? Y ¿qué se diría de los huertanos de Valencia si achacaran *á la carestía de los transportes,* la falta de consumo de su fresa en Madrid, por preferirse ahí la de Aranjuez en cuanto ésta puede recogerse?

«La *pérdida de las cosechas en el extranjero* en estos últimos doce años — dice en otro párrafo el representante de la Cámara Agrícola del Río Segura — ha determinado una mayor actividad en la exportación de frutas

Digitized by Google

frescas»... «La Rioja, que hasta hace diez años dejaba secar ó tiraba la fruta sobrante del consumo anterior, ya comienza á exportar á Francia é Inglaterra más de 1.000 toneladas»... «Igual cantidad exporta Aragón de sus grandes cosechas, *cuando las frutas extranjeras lo permiten*»... «Burgos, Palencia y otras provincias castellanas que tienen un clima frío, dan ya un regular contingente á la exportación, *cuando se pierden las similares de los alrededores de París, y del Norte de Francia;* pero el año que estos centros franceses tienen buenas cosechas, las comarcas castellanas antes dichas tienen que tirar ó vender por nada sus frutas»... «Murcia, Alicante y otras linderas del Mediterráneo, por ser su producción precoz, exportan algunas cantidades antes de aparecer las frutas de Francia é Italia; y cuando éstas se pierden, también exportan algunas de producción tardía; pero cuando la francesa, italiana é inglesa se dan en producción normal, *ninguna región de España puede ya exportar sus frutas, por ser*

Digitized by Google

de todo punto imposible competir con las similares extranjeras»...

Hay que dejarle hablar al representante de la Cámara Agrícola del Río Segura, porque él mismo cuida de facilitar los mejores argumentos contra lo que pretende defender. Después de lo que en su propio dictamen tan categóricamente afirma ¿cómo puede achacar *á la carestía de los transportes* la falta de exportación de nuestra fruta, y que ésta tenga que tirarse ó venderse por nada, si resulta que sólo cabe la exportación cuando ha ocurrido «*la pérdida de las cosechas en el extranjero*», «*cuando las frutas extranjeras lo permiten*», «*cuando se pierden los frutos similares á los nuestros, de los alrededores de París y del Norte de Francia*»? ¿Es que los ferrocarriles españoles tienen la culpa de que *no se pierdan* todos los años las cosechas de frutas en el extranjero? Y ¿acaso esa «mayor actividad en la exportación», de que se habla, ha sido producida por una mayor baratura en el transporte, para que se pueda pedir una rebaja en los

Digitized by Google

precios de las tarifas ferroviarias, con objeto de obtener una mayor exportación?

Da verdaderamente pena tener que hablar de que hay todavía quien cree que, cuando en un país se produce naturalmente una cosa, puede venderse en dicho país esta misma cosa provinente de otro país lejano; y mayor pesadumbre causa todavía tener que oir que, si este absurdo no se logra, es por culpa de la *carestía del transporte*. Pudiera aún abrigarse esta esperanza si en tal país lejano se diera el producto en mejores condiciones económicas que en aquel para donde fuera expedido, de forma que lo que en la conducción se perdiera fuese compensado por lo que se ganase en la producción; pero ¿se atrevería á afirmar el representante de la Cámara Agrícola del Río Segura, que en nuestra Rioja y en nuestro Aragón, y aun en nuestras vegas fertilísimas de Murcia y de Valencia, se dan las frutas en condiciones de calidad, de cantidad, y de precio, mejores que en el Mediodía de

Digitized by Google

Francia y en los alrededores de París, á pesar de la grandísima ventaja natural de nuestro clima?

Esta ventaja pudiera dar lugar á una explotación en regla de nuestros frutos primerizos ó tardíos, al aprovechamiento de los mercados extranjeros mientras no pueda acudir á éstos la producción del propio país; pero, aun cuando algo se hace en este sentido en determinadas comarcas y para ciertos frutos ¿cree el representante de la Cámara Agrícola del Río Segura que se hace ni remotamente lo que pudiera hacerse, no sólo respecto al cultivo apropiado y á la recolección oportuna, sino respecto al embalaje indispensable y á la presentación cuidada y simpática, á fin de atraer aquellos mercados y de avalorar la mercancía, cuando por su rareza es más apetecida? Y, del descuido de nuestros cultivos, salvo honrosas excepciones; de que no se cojan á punto los frutos; de que no se empleen embalajes apropiados; y de que se olvide aquella última mano en la presentación de estos frutos, que les

Digitized by Google

diga á los consumidores refinados de París: *comedme* ¿tiene acaso también la culpa, la *carestía de los transportes?* ¿Quiérese por ventura que se acepten como buenas, en los grandes mercados del extranjero, aquellas toneladas de albaricoques y de ciruelas que «se tiran ó sirven de pasto á los animales en Jumilla, Mula y Bullas», según se dice en el Informe que se analiza?

Para fin y remate de cuanto se le ocurre decir al representante de la Cámara Agrícola del Río Segura, en queja de que no puedan exportarse nuestras frutas, exclama: «En Alemania, Holanda y Rusia no conocen nuestras frutas, y con las tarifas y medios de transporte actuales, sería una locura el llevarlas». *Locura:* ésta es efectivamente la palabra apropiada. Pero ¿ha caído ya en la cuenta dicho señor representante, de que para llevar nuestras frutas á Alemania, Holanda y Rusia, hay de por medio, no sólo las líneas españolas, sino las francesas, las alemanas, las belgas, las holandesas y las rusas, ó es que tampoco considera

Digitized by Google

suficientes las tarifas y los medios de transporte de estos países extranjeros, para que deje de ser una *locura* pensar en que nuestras frutas lleguen y puedan tenerse como de consumo corriente y ser pagadas por lo que cuesten, puestas en Berlín, en Amsterdam y en San Petersburgo?

Una sola fruta es exportada realmente en cantidad considerable, y no por cierto como primeriza ó tardía, sino sencillamente, como es natural, porque no se da en los demás países como se da en España: la naranja. Y de ésta justamente no dice nada el representante de la Cámara Agrícola del Río Segura, quizá porque, á causa de permitirlo la calidad del fruto, no se transporta á grande sino á pequeña velocidad, y no cabe por consiguiente tratar de este tráfico dentro del tema e; mas, puede que sea también por razón de hacer este transporte las Compañías en tales condiciones de baratura, que no conviniera proclamarlas, dada la ventolera levantada contra dichas Compañías en la CONFERENCIA.

Digitized by Google

Véase si no qué puede decirse contra la tarifa especial E. M. L. N.º 11 (Página 203 del *Giol*), por la que se transporta la naranja de Valencia á Londres por 0,037 pesetas tonelada y kilómetro, en el trayecto español; ni aun contra la tarifa E. M. L. N.º 13, que no fué ya hecha con la mira de contrarrestar la competencia por mar, como aquélla, y que sin embargo permite el transporte de naranja, de Valencia á Francia, por 0,062 pesetas por tonelada y kilómetro. No parece que pueda decirse, en vista de estas tarifas, que las Compañías no saben y quieren facilitar el tráfico cuando es éste verdaderamente importante, y no ficticio.

Mas, basta ya de *exportación,* que con lo dicho sobra, y veamos qué dice el representante de la Cámara Agrícola del Río Segura, sobre la *nefanda* influencia de los transportes ferroviarios en el tráfico de frutas por el interior del Reino.

Del consumo interior viene á decirse lo mismo que de la exportación, en el dictamen de que se trata: que en Mur-

Digitized by Google

cia, y en Extremadura, y en Aragón, y en la Rioja hay que vender por nada la fruta, ó bien tirarla; y todo por culpa de las pícaras tarifas ferroviarias, que son la causa de que llegue la fruta á los grandes centros de población de forma que «no puedan comerla las clases trabajadoras», y de que «sólo puedan comprarla las clases capitalistas».

Yo no sé lo que pasará en Murcia, en Extremadura, en Aragón y en la Rioja, porque no conozco la producción de frutas en estos países, y bien quisiera creer al representante de la Cámara Agrícola del Río Segura por su palabra; pero el caso es que lo mismo que dice de la producción de estas comarcas dice también de las de la comarca de Tortosa y de la cuenca del Llobregat, que conozco bien; y, como dice de la primera que «apenas si expide la mitad de su producción á Barcelona y Valencia, y el resto se le pierde en las huertas», y de la segunda, que todos los años vende por nada muchas toneladas de melocotones y cirue-

Digitized by Google

las»; y como esto no es cierto — sea dicho con el respeto debido — ha de permitirme dicho señor representante, que tenga cuando menos por excesivamente forzado su argumento.

De Barcelona puedo principalmente afirmar que muchos años ha de quejarse todo el mundo de la falta de fruta buena de Valencia, de Tortosa y hasta del Llobregat, por efecto de la gran exportación que realizan los productores, quienes, á pesar de lo bien que se paga la fruta en Barcelona, sólo destinan á su mercado la de peor calidad, en general; la que no podría resistir el transporte á Francia. Y cuéntese que para la conducción de la fruta del Llobregat á Barcelona apenas se utiliza el ferrocarril, puesto que se hace el transporte por medio de los propios carros de los mismos productores ¡Cómo pudieran pues tener la culpa las tarifas ferroviarias de que tuvieran que venderse por nada en el Llobregat todas aquellas toneladas de melocotones y de ciruelas de que se habla en el dictamen que se analiza, aunque ello fuese verdad!

Digitized by Google

Dejemos, sin embargo, esas pequeñas debilidades del argumento empleado por el representante de la Cámara Agrícola de Río Segura, y vayamos al fondo de dicho argumento. Pone en su dictamen un cuadro de trayectos recorridos por las frutas de diversas comarcas, con los céntimos de peseta por tonelada y kilómetro á que sale el transporte por tales trayectos, y aparece, como el más barato de todos, el de Murcia á Madrid, que resulta á 0,18 pesetas por tonelada y kilómetro. Dice á renglón seguido que, si no se come más fruta en Madrid, es porque, «costando más barato el pan que la fruta, en estos tiempos de crisis y escaseces, el obrero prefiere comer éste solamente, por la imposibilidad de pagar aquélla». No dice á cómo ha de pagar ahora el obrero la fruta en Madrid si quiere comerla, y es una lástima; pero ya lo dicen en su informe de respuesta los ponentes ferroviarios, pues afirman que el término medio de los precios de la fruta, en Madrid, es de 0,70 pesetas kilo. El representante de la Cámara

Digitized by Google

Agrícola del Río Segura se circunscribe á decir que «es necesario vender la fruta en la capital de España á *35 céntimos*», esto es, á la mitad del precio medio actual. Está bien; pero, como quiera que todo el *peso abrumador* de las *malditas tarifas ferroviarias,* á razón de 0,18 pesetas por tonelada y kilómetro, desde Murcia á Madrid, sólo influye en el precio de la fruta por poco más de *ocho céntimos* en kilo, resulta que aun cuando se hiciera *de balde* dicho transporte, quedaría muy lejos todavía el precio de venta de la fruta, de aquel de los *35 céntimos* que quiere tenerse por necesario, á no ser que los demás partícipes en el precio, contra los que no clama para nada el representante de la Cámara Agrícola del Río Segura, tuvieran á bien rebajar por su parte lo que les corresponde. ¿Puede darse más clara demostración de lo infundado de la queja contra las tarifas ferroviarias, y de la falta de reflexión con que se atribuye á las Compañías de ferrocarriles la culpa de que «la producción de frutas no alcan-

Digitized by Google

ce en España su completo desenvolvimiento, por no basarse en el consumo de las clases proletarias»?

Y, en fin, para que se vea con cuánta facilidad se edifica en el aire en materia de tráficos ferroviarios, y se suponen grandezas con respecto á la producción de frutas, que sólo pueden caber en aquellos mismos cerebros quijotescos de donde debió salir también la idea de que España es el granero del mundo, véase lo que dicen los ponentes ferroviarios que informaron sobre el tema e, al tratar de ese *gran* tráfico de frutas entre Murcia y Madrid, de ese tráfico que se hace ya por el más bajo de los precios que rigen en España, por el ínfimo precio de 0,18 pesetas tonelada y kilómetro, que sólo influye por *ocho céntimos* en el precio de un kilo de fruta.

«La Compañía de M. Z. A. se propuso, para impulsar el tráfico de referencia, crear un tren de mensajerías exclusivamente dedicado al transporte de frutas y hortalizas en el trayecto de Murcia á Madrid. Hizo sus estudios y

Digitized by Google

empezó por plantear el servicio en los meses de mayor afluencia (Mayo, Junio, Julio y Agosto), rebajando la tarifa y acelerando la velocidad.

»Pues bien, no ha podido ampliar este servicio porque ni antes de la primera mitad de Mayo se dispone de artículos que transportar, ni después de mediados de Agosto quedan ya frutos que vender; y eso que en la fuerza de la recolección, desde 1.º de Junio á 31 de Julio, el máximo de carga del tren no ha excedido de 80 toneladas, siendo el promedio, en esa época, de 58 toneladas, y, en el total de la temporada, el máximo, de 80 toneladas por tren, el mínimo, de 14, y el promedio, de 46.

»Véase, pues, cuán equivocado se está al suponer un tráfico inacabable, cuando en realidad pudiera llamarse insignificante.»

A esto puedo añadir yo que las Compañías del Norte y de M. Z. A., en combinación, tienen asimismo establecidos trenes especiales diarios, relativamente rápidos, para el transporte de las frutas tortosinas, valencianas y murcia-

Digitized by Google

nas á Barcelona y Francia; y resulta que los transportes máximos de frutas, á gran velocidad, á que se ha llegado por el tren de mensajerías de Tarragona á Barcelona y Francia, en los últimos cuatro años, que son los transportes del mes de Agosto, fueron, en 1903, de 1.097 toneladas; en 1904, de 1.001 toneladas; en 1905, de 912 toneladas; y en 1906, de 754 toneladas, dando por consiguiente un promedio, por día, de 25 á 36 toneladas, ó sea la ocupación de 5 á 6 vagones únicamente, á razón de 5 á 6 toneladas por vagón, en cada tren diario de mensajerías del mes de Agosto, debiendo advertir que de estos 5 ó 6 vagones sólo dos, cuando más, hubieron de continuar desde Barcelona á Francia. Y he aquí que, si la Compañía no quiere que vaya casi de vacío este tren especial de mensajerías, creado para el transporte de frutas, á gran velocidad, no tiene más remedio que cargar en él otras mercancías de las que no han sido facturadas á gran velocidad. El año de mayor tráfico de frutas, á gran velocidad,

Digitized by Google

entre los cuatro citados, fué el de 1903, en el que se llegó á 3.376 toneladas, en total, ó sea á un promedio de poco más de 9 toneladas cada día, lo que quiere decir que no llegó á exigir dicho tráfico, en promedio, ni siquiera dos vagones diarios ¡Y hay quien dice todavía que si no se transportan frutas, es porque las Compañías no facilitan la rapidez de este transporte!

Lo mismo que se dice de las frutas pudiera decirse de ciertas legumbres, de cuyo *gran* tráfico se habla por las gentes como de un tráfico á la *americana*. Creen algunos que el tráfico de guisantes, por ejemplo, que tiene su centro en Mataró, exige en la época de mayor producción trenes enteros; y, sin embargo, véase á lo que únicamente llega. Durante el mes de Abril, que comprende dicha época de mayor producción, fueron expedidas en 1906, desde varias estaciones, para la frontera, 360 toneladas de guisantes, en total, que, contando con una carga media de 3.000 kilos por vagón, ocuparon nada más que 4 vagones cada día, por

Digitized by Google

término medio. Durante el mes de Mayo siguiente no alcanzó ya la exportación á más de 78 toneladas: menos de un vagón por día. Y esto es todo.

Después de lo que va dicho, no sé ya qué decir más sobre el dictamen del representante de la Cámara Agrícola del Río Segura acerca del tema **e**, porque tampoco hay en él otras cosas de substancia, de qué tratar. Quede pues aquí terminado lo referente á este tema, y pasemos á otro.

Digitized by Google

Digitized by Google

V

TEMA f

Tarifas para el transporte de viajeros, y condiciones especiales para grupos de obreros ó trabajadores

La ponencia nombrada para informar sobre el tema **f** del Primer Grupo de cuestiones sometidas á la CONFERENCIA FERROVIARIA, fué presidida por el Señor Ingeniero Jefe de la Primera División de Ferrocarriles, y estuvo formada por los representantes ferroviarios de las Compañías de los Ferrocarriles Andaluces y de La Robla á Valmaseda, y por los productores que representaron en la CONFERENCIA la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País y las Cámaras Agrícolas de Barcelona y del Vallés, y la Federación Agrícola Catalano-Balear.

Digitized by Google

Este último, representante de las Cámaras y de la Federación agrícolas, citadas, no firmó, sin embargo, el dictamen que aparece como de los productores en el folleto del Ministerio de Fomento, por lo que no hay oficialmente otro ponente sobre el tema **f**, por parte de los productores, que el representante de la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País. Mas ni aun como dictamen ó informe verdaderamente oficial puede tomarse éste, único que sobre dicho tema figura como de los productores en el folleto publicado por el Ministerio de Fomento, porque en una nota de este mismo folleto se hace constar que el representante de la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, juntamente con el Presidente de la Ponencia, formularon nuevo dictamen que no pudo ser incluído en el folleto, aun cuando se dió cuenta de él á la CONFERENCIA.

Efectivamente, con fecha 12 de Noviembre de 1905 firmaron un Informe sobre el tema **f** los dos señores citados, y en este Informe se hace constar que

Digitized by Google

el representante de la Económica Matritense retiró el dictamen que como suyo figura en el folleto del Ministerio de Fomento. Hay que dejar pues á un lado este dictamen, publicado, y atenerse únicamente al que no lo fué, firmado el 12 de Noviembre de 1905 para que substituyera el primitivo. Tengo á la vista este nuevo dictamen, y á él me atendré exclusivamente; mas no será sin que ante todo me complazca en manifestar que los términos en que fué redactado el Informe especial del representante de la Económica Matritense, que se publica en el folleto del Ministerio de Fomento, bien distintos por cierto de los en que fueron redactados los informes de los ponentes productores de que hasta ahora se ha tratado, demuestran un buen sentido, una serenidad de juicio y una corrección en la forma, que muchas veces hubo de echarse de menos en todo lo que con la CONFERENCIA tuvo relación. Y hay que añadir que en iguales y laudables términos se mantuvo el dictamen del Sr. Presidente de la Ponencia y del señor repre-

Digitized by Google

sentante de la Económica Matritense, con que se substituyó el que antes firmó únicamente este último. Es verdaderamente satisfactorio para mí, proclamar esto en las páginas de este libro, donde tantas veces, con gran pesar, me he visto obligado á tener que tratar en muy distintos términos de otros informes.

Según el enunciado del tema **f**, sólo debían ocuparse los ponentes nombrados para el caso, en las «tarifas para el transporte de viajeros» y en las «condiciones especiales para el transporte de grupos de obreros ó trabajadores». En el Informe del Sr. Presidente de la Ponencia y del señor representante de la Económica Matritense se trata sin embargo, además, de lo relativo á los «excesos de equipaje», quedando así dividido dicho informe en tres partes bien deslindadas, que, una á una, y separadamente, se seguirán en este estudio crítico, á saber: Tarifas para el

Digitized by Google

transporte de viajeros; Tarifas para el transporte de los excesos de equipaje; y Condiciones especiales para el transporte de grupos de obreros ó trabajadores.

TARIFAS

para el transporte de viajeros

Para tratar bien y ordenadamente de este importante asunto, se seguirá un método análogo al que sirvió de norma para examinar, comparar y juzgar las tarifas que para el transporte de mercancías, á pequeña velocidad, propusieron en su informe sobre los temas **a** y **c**, los representantes de la Cámara de Comercio de Madrid. Se verá, ante todo, por consiguiente, en qué consisten las tarifas que se proponen en el Informe que se analiza; luego se estudiarán las tarifas que tienen establecidas para el caso las Compañías españolas del Norte y de M. Z. A.; se verán asimismo, á continuación, las tarifas vigentes en las lí-

Digitized by Google

neas de las Compañías francesas; y se harán, por fin, las comparaciones debidas entre todas estas tarifas, deduciendo de tales comparaciones los resultados procedentes.

Tarifas que se proponen. — Lealmente declaran los firmantes del Informe de que se trata, «que la implantación de tipos fijos de percepción para el transporte de viajeros en todas las líneas de la red española, que rechazan las Compañías, no puede imponerse legalmente; y que la revisión de las tarifas generales, sin ser imposible, no parece que hubiera de dar resultados prácticos en las condiciones actuales, en vista de los trabajos emprendidos hasta la fecha». Y con laudable buen sentido añaden que, «con la adopción de precios que representasen el término medio de los que hoy están en vigor, unas Compañías quedarían favorecidas y otras perjudicadas, y el público, lesionado ó

Digitized by Google

favorecido, según se le impusieran tarifas mayores ó menores que las que regulan actualmente los transportes».

Con estas conclusiones, franca y categóricamente manifestadas, claro está que se halla exento el Informe de que se trata, no sólo de la inevitable pretensión de la *rebaja de tarifas,* de todos los ponentes productores cuyos dictámenes se han visto hasta ahora, sino también de la idea de uniformación de las tarifas existentes, que á tantos ha obsesionado, puesto que ni siquiera se pretende hacer efectiva la revisión que para una parte de las concesiones españolas autoriza la Ley. Limítanse á aconsejar los autores de este Informe, respecto al particular, «que en las concesiones de líneas férreas que se otorguen en adelante, se fijen tarifas por viajero y kilómetro que no puedan exceder de 0,11 ptas. en 1.ª clase, 0,075 en 2.ª clase y 0,045 en 3.ª clase», que dicen son tipos iguales ó superiores á los que rigen en el 80 por 100 de las líneas que se explotaban á primeros de 1905, y únicamente inferiores á los

Digitized by Google

que están en vigor en el 20 por 100 de dichas líneas.

Añaden, finalmente, que los tipos de percepción que proponen «son ligeramente inferiores á los vigentes en muchos ferrocarriles de Francia, Suiza é Italia, que hasta la fecha no fueron modificados»; mas no demuestran esta afirmación, como tampoco la de que dichos tipos sean iguales ó superiores á los que rigen en el 80 por 100 de las líneas españolas, con estado alguno del que resulten datos fehacientes de dichas afirmaciones. Quizá en la parte comparativa con los tipos de percepción extranjeros, tenga por fundamento dicha afirmación, los datos resultantes de un estado que se publicó en el Informe, retirado, del representante de la Económica Matritense. He aquí este estado:

Digitized by Google

RECORRIDOS	PRECIOS POR KILÓMETRO		
	1.ª	2.ª	3.ª
París á El Havre	0,112	0,0756	0,049
Id. á Brest	0,106	0,0721	0,047
Id. á Bayona	0,1118	0,0756	0,0492
Id. á Portbou	0,112	0,0755	0,0492
Id. á Neumon (Bélgica)	0,1119	0,0756	0,0493
Id. á Pagny-sur-Moselle (Alemania)	0,1119	0,0757	0,0493
Id. á Baden (Alemania)	0,1139	0,0708	»
Id. á Budapest (Austria Hungría)	0,1049	0,0712	»
Lausana á Berna (Suiza)	0,104	0,076	0,052
Basilea á Zurich (Suiza)	0,1044	0,073	0,0527
Modane á Turín (Italia)	0,1209	0,0909	0,059
Turín á Milán (Italia)	0,113	0,0793	0,051
Milán á Venecia (Italia)	0,113	0,0792	0,0509
Modane á Génova, Piza y Roma (Italia)	0,113	0,079	0,0508
Bruselas á Ostende (Bélgica)	0,0762	0,056	0,038
Mons á Charleroi (Bélgica)	0,0163	0,057	0,038
Heidelberg á Basilea (Alemania)	0,102	0,068	0,043
Aix-la-Chapelle á Berlin (Alemania)	0,1034	0,0762	0,0497

Digitized by Google

Es una lástima que no se diga en este estado, si están ó no comprendidos los impuestos en todos ó en algunos de los tipos de percepción que se indican, ni siquiera si las cifras que se dan, para comparación con las de las líneas españolas, representan *pesetas,* como debiera ser, ó si representan *francos,* tal y conforme pueden haber sido sacadas de guías extranjeras, sin reducción alguna de francos á pesetas, pues, en este caso, en el caso de que tales cifras extranjeras contuvieran los impuestos y representasen francos, su comparación con las tarifas análogas españolas sería de todo punto inútil, y no sería cierto, como se afirma, que los tipos propuestos, para el porvenir, de 0,11 pesetas para la 1.ª clase, 0,075 para la 2.ª y 0,045 para la 3.ª, sean «ligeramente inferiores á los vigentes en muchos ferrocarriles de Francia, Suiza é Italia».

Tarifas de las Compañías españolas. — Hay que ver con toda detención:

Digitized by Google

1.° Los precios, por viajero y kilómetro, de las tarifas máximas legales vigentes en las líneas de las Compañías del Norte y de M. Z. A.;

2.° Los precios análogos, de las tarifas generales de aplicación en las líneas dichas, y las condiciones más importantes de estas tarifas; y

3.° Los precios, por viajero y kilómetro, que, según las tarifas especiales establecidas por las dos Compañías referidas, rigen en sus líneas respectivas, así como las condiciones de aplicación de estas tarifas especiales.

Los precios de las *tarifas máximas legales* son los que pueden verse en los dos cuadros expuestos á continuación:

Digitized by Google

PRECIOS, POR VIAJERO Y KILÓMETRO, DE

EN LAS LÍNEAS DE LA

LÍNEAS
Madrid á Valladolid
Valladolid á Burgos
Burgos á Irún
San Isidro de Dueñas á Alar del Rey
Tudela á Bilbao
Zaragoza á Alsásua y ramal en Zaragoza
Granollers á San Juan de las Abadesas.
Soto del Rey á Ciaño Santa Ana
Segovia á Medina del Campo
Palencia á Ponferrada
Ponferrada á La Coruña.
Toral de los Vados á Villafranca del Vierzo
Lérida á Montblanch
Montblanch á Reus
Reus á Tarragona
León á Gijón
Oviedo á Trubia
Zaragoza á Barcelona.
Alar del Rey á Santander
Játiva á Alcoy
Tardienta á Huesca
Almansa á Valencia
Selgua á Barbastro
Valencia á Tarragona
Tudela á Tarazona. (Clase única).
Carcagente á Gandía
Gandía á Denia.

Faltan los datos referentes á las líneas de Villalba á Canfranc y Valencia á Utiel, por no constar en la estadística

Digitized by Google

LAS TARIFAS MÁXIMAS LEGALES VIGENTES

COMPAÑÍA DEL NORTE

Primera clase — Pesetas	Segunda clase — Pesetas	Tercera clase — Pesetas
0,10	0,075	0,045
0,1075	0,09	0,0625
0,11	0,08	0,05
0,10	0,075	0,055
0,12	0,0825	0,045
0,1025	0,0775	0,045
0,1025	0,0775	0,045
0,09	0,0575	0,0425
0,10	—	—
0,0875	0,0575	0,0375

Segovia, Villabona á San Juan de Nieva, Barcelona á Llerona, publicada por la Dirección General de Obras Públicas.

Digitized by Google

Precios, por viajero y kilómetro, de en las líneas reversibles

REDES	LÍNEAS
Red Antigua. .	Madrid á Zaragoza . . . . .
	Castillejo á Toledo . . . . .
	Madrid á Aranjuez y Almansa. . . .
	Almansa á Alicante . . . . .
	Alcázar de San Juan á Ciudad-Real . .
	Manzanares á Córdoba . . . . .
	Albacete (Chinchilla) á Cartagena . .
	Vadollano á Linares . . . . .
	Madrid á Ciudad-Real . . . . .
	Ciudad-Real á Badajoz . . . . .
	Bélmez al Castillo de Almorchón . . .
	Valladolid á Ariza. . . . .
	Córdoba á Sevilla . . . . .
	Aranjuez á Cuenca. . . . .
	Mérida á Sevilla . . . . .
Red Catalana. .	Barcelona á Mataró . . . . .
	Mataró á Arenys de Mar. . . . .
	Arenys de Mar á la Rambla de Santa Coloma. . . . .
	Rambla de Santa Coloma á Gerona . .
	Gerona á Figueras. . . . .
	Figueras á la Frontera . . . . .
	Tarragona á Martorell . . . . .
	Valdezafán á Samper . . . . .
	Samper á Roda . . . . .
	Zaragoza á Valdezafán . . . . .
	Barcelona á Martorell . . . . .
	Barcelona á Granollers . . . . .
	Granollers á la Rambla de Sta. Coloma.

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

LAS TARIFAS MÁXIMAS LEGALES VIGENTES DE LA COMPAÑÍA DE M. Z. A.

Primera clase — Pesetas	Segunda clase — Pesetas	Tercera clase — Pesetas
0,10	0,0775	0,0475
0,10	0,075	0,050
0,10	0,075	0,045
0,11	0,08	0,06
0,12	0,09	0,055
0,10	0,075	0,045
0,125	0,0875	0,05
0,0975	0,0825	0,06
0,095	0,075	0,0525
0,12	0,09	0,06

Digitized by Google

Del examen de los dos cuadros anteriores resulta que los precios por viajero y kilómetro de las tarifas máximas legales oscilan, en las líneas de la Compañía del Norte, entre 0,0875 y 0,12 pesetas para la 1.ª clase, 0,0575 y 0,09 para la 2.ª y 0,0375 y 0,0625 para la 3.ª, siendo los tipos más corrientes los de 0,10, 0,075 y 0,045, respectivamente; y que los precios análogos en las líneas de la Compañía de M. Z. A. varían de 0,095 á 0,125 pesetas para la 1.ª clase, de 0,075 á 0,09 para la 2.ª y de 0,045 á 0,06 para la 3.ª, apareciendo algo superiores los tipos, en promedio, á los del Norte, por razón, entre otras, de regir para buena parte de las líneas de la Red Catalana de M. Z. A. los tipos de 0,12 pesetas para la 1.ª clase, 0,09 para la 2.ª y 0,055 para la 3.ª

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

Los precios de las *tarifas generales de aplicación* son los que se verán en los dos cuadros siguientes, que se refieren á la Compañía del Norte y á la de M. Z. A., dividiéndose el cuadro correspondiente á esta última, como de costumbre, en dos partes: una relativa á la Red Antigua y otra á la Red Catalana.

Conviene advertir que, sobre los precios que figuran en dichos cuadros, el Estado percibe 20 por 100 por impuesto de transporte, y, además, cuando el importe total de un billete excede de 10 pesetas, hasta 500, cobra 0,10 pesetas por sello de recibo.

Digitized by Google

Precios, por viajero y kilómetro, en las líneas de la

LÍNEAS
Madrid á Irún-Hendaya
Venta de Baños á Alar (San Quirce)
Medina á Segovia
Villalba á Segovia
Alar (San Quirce) á Santander
Castejón á Bilbao
León á Gijón
Oviedo á Trubia
Procedencias ó destinos de Gijón
Palencia á La Coruña
Toral de los Vados á Villafranca del Vierzo
Procedencias ó destinos de La Coruña
Alsásua á Zaragoza
Zaragoza á Barcelona
Tardienta á Huesca
Selgua á Barbastro
Lérida á Reus y Tarragona
Tudela de Navarra á Tarazona de Aragón
Barcelona á Llerona y San Juan de las Abadesas
Huesca á la Frontera, por Canfranc
Soto de Rey á Ciaño Santa Ana
Almansa á Valencia
Valencia á Tarragona
Játiva á Alcoy
Carcagente á Gandía y Denia
Valencia á Utiel

Digitized by Google

DE LA TARIFA GENERAL DE APLICACIÓN

COMPAÑÍA DEL NORTE.

Primera clase — Pesetas	Segunda clase — Pesetas	Tercera clase — Pesetas	Páginas del *Giol*
0,10	0,075	0,045	
0,12	0,0825	0,045	
0,10	0,075	0,045	
0,11	0,08	0,05	
0,09	0,0675	0,0405	777
0,10	0,075	0,045	
0,08	0,06	0,036	
0,10	0,075	0,045	
0,10	0,075	0,055	
0,1025	0,0775	0,045	
0,1025	0,0775	0,045	
0,10	0,075	0,055	
0,10	0,06	-	
0,10	0,075	0,045	959
0,088	0,066	0,0484	970-972
0,10	0,075	0,045	976-980
0,1025	0,0775	0,045	227
0,090	0,0575	0,0425	
0,1025	0,0775	0,045	228
0,0875	0,0575	0,035	1288
0,10	0,0775	0,0475	253

Digitized by Google

Precios, por viajero y kilómetro, de la tarifa Compañía

	LÍNEAS
RED ANTIGUA	Madrid á Zaragoza
	Madrid á Alicante y Toledo
	Albacete á Cartagena
	Alcázar á Ciudad Real
	Manzanares á Córdoba
	Ramal de Linares.
	Sevilla á Huelva
	Madrid á Ciudad Real
	Ciudad Real á Badajoz
	Almorchón á Bélmez.
	Puente de Aljucén á Cáceres
	Mérida á Sevilla
	Aranjuez á Cuenca
	Córdoba á Sevilla.
	Ramal de Guadajoz á Carmona
	Valladolid á Ariza
RED CATALANA	Tarragona á Martorell
	Martorell á Barcelona
	Barcelona á Granollers
	Granollers á Empalme
	Rambla de Santa Coloma á Gerona
	Gerona á Figueras
	Figueras á Francia
	Barcelona á Mataró
	Mataró á Arenys
	Arenys á Empalme
	Zaragoza á La Puebla
	La Puebla á Samper y Roda
	Picamoixóns á Roda y Barcelona

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

GENERAL DE APLICACIÓN EN LAS LÍNEAS DE LA DE M. Z. A.

Primera clase — Pesetas	Segunda clase — Pesetas	Tercera clase — Pesetas	Páginas del *Giol*
0,10	0,0775	0,0475	
0,11	0,08525	0,05225	
0,10	0,075	0,05	297
0,12	0,09	0,06	
0,11	0,08	0,06	
0,10	0,075	0,045	
0,10	0,075	0,045	
0,10	0,075	0,045	
0,10	0,075	0,05	528
0,10	0,075	0,045	
0,0975	0,0825	0,06	
0,095	0,075	0,0525	
0,12	0,09	0,06	
0,12	0,09	0,055	15
0,12	0,09	0,055	
0,12	0,09	0,055	
0,11	0,0825	0,055	
0,11	0,0825	0,055	
0,12	0,09	0,055	
0,10	0,075	0,055	
0,10	0,075	0,045	71
0.12	0,09	0,06	

Digitized by Google

Cotejando estos cuadros de precios de las tarifas generales de aplicación, con los que anteriormente se han expuesto de los precios de las tarifas máximas legales, se ve bien que para la inmensa mayoría, para la casi totalidad de las líneas, lo mismo de la Compañía del Norte que de la de M. Z. A., se han mantenido en las tarifas generales de aplicación los mismos precios que figuran en las tarifas máximas legales, lo cual quiere decir que, al otorgarse las concesiones, se fijaron ya para el transporte de viajeros, precios tan racionales, que no pudieron ser rebajados por modo sensible en tarifa general. Y esto viene corroborado por el propio representante de la Económica Matritense, quien en su informe particular, retirado, afirma que, «excepción hecha de Bélgica, en el resto de los demás países de Europa (que cita) los promedios por viajero y kilómetro son casi los mismos que existen en la mayor parte de las líneas de nuestro país». «Según se dice corrientemente — añade dicho señor represen-

Digitized by Google

tante — todo resulta, y especialmente en esta clase de servicios, más barato en el extranjero que en nuestro país.» Y, sin embargo, bien se ve que lo que «se dice corrientemente» está muy lejos de la verdad, cuando se trata de los precios de los transportes de viajeros por ferrocarril.

Respecto á las condiciones de aplicación de las tarifas generales de referencia, hay que señalar, como más importantes, las siguientes:

ADQUISICIÓN DE LOS BILLETES. — El transporte de viajeros por las tarifas generales se efectúa mediante la adquisición y el pago, en las taquillas, de los billetes correspondientes.

Para los niños de 3 á 6 años hay que adquirir y pagar medio billete, con derecho á ocupar asiento completo.

Los niños menores de tres años son transportados gratuitamente, mientras sean llevados en brazos.

VALIDEZ DE LOS BILLETES. — Los billetes adquiridos son únicamente valederos para el tren, el día y la clase de

Digitized by Google

asiento que en ellos se indiquen, excepto en las líneas de la Red Catalana de la Compañía de M. Z. A., en que no se precisa en los billetes el tren que debe tomarse, sino únicamente el día en que deben usarse y la clase del asiento.

Los viajeros han de exhibir sus billetes cuantas veces sean requeridos para ello por los agentes de las Compañías.

TRENES UTILIZABLES. — Pueden utilizarse todos los trenes que lleven carruajes de las clases indicadas en los billetes.

TRANSPORTE DE EQUIPAJES. — Cada viajero tiene derecho al transporte gratuito de 30 kilos de equipaje. Los excesos de este peso habrán de pagarse aparte.

CAMBIOS DE CLASE.—Los viajeros que deseen ocupar asiento de clase superior á la indicada en sus billetes, ya sea en la estación de salida ó en ruta, deben avisar anticipadamente al jefe de dicha estación ó al revisor del tren, quienes, si hay vacantes entre los asientos de la clase que se desee ocupar, facilitarán

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

el cambio mediante el pago de la diferencia de precios entre los asientos de una y otra clases. Mas, si dichos viajeros ocuparen, sin previo aviso, asientos de clase superior á la que por sus billetes les corresponde, habrán de pagar el doble del importe de la referida diferencia.

Cambios de destino. — Los viajeros pueden detenerse en cualquiera estación anterior á la de destino indicada en los billetes. Si quieren prolongar su viaje hasta otra estación, deben avisar anticipadamente al revisor del tren y pagar el importe de un billete entre la primitiva estación de destino y la nueva; mas, si no avisaren previamente al revisor, habrán de pagar el doble del referido importe.

Pérdida y reclamaciones. — Los viajeros que en ruta ó en la estación de llegada no puedan presentar sus billetes, han de pagar, antes de salir de dicha estación, el doble del importe del billete correspondiente, calculado desde el punto en que se haya hecho la última revisión general, á no ser que

Digitized by Google

pueda justificarse el verdadero punto de origen, en cual caso se calculará el precio desde este punto de origen.

Las *tarifas especiales* de las Compañías españolas del Norte y de M. Z. A., para el transporte de viajeros, son muchas y afectan formas diversas que conviene examinar con toda detención, aunque resulte labor un tanto pesada. Este examen de dichas tarifas especiales, por lo que toca á los precios, primero, y por lo que se refiere á las condiciones de aplicación, después, va á constituir por lo tanto un estudio importante que he de procurar sea lo más completo que se me alcance.

Digitized by Google

Precios de las tarifas especiales de la Compañía del Norte, para el transporte de viajeros

La Compañía del Norte tiene establecidas, para el transporte local de viajeros, á precios reducidos, las treinta y una tarifas especiales números 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 y 33.

En el cuadro que luego va á exponerse se verán la calidad de los billetes ó abonos que corresponden á las tarifas referidas, así como los límites entre que varían las bases de percepción para cada clase, á que responden los partícipes de la Compañía, por viajero y kilómetro, y las rebajas de precios que representan estas bases de percepción reducidas, respecto de los precios de las tarifas generales de aplicación. Estos límites no son, sin embargo, los límites *absolutos*, porque la determinación de éstos exigiría el estudio pesadí-

Digitized by Google

simo de lo que afecta cada una de las tarifas al tráfico de cada una de las estaciones de la Compañía; pero, son, sí, los límites promediados de la influencia de dichas tarifas en el tráfico de la Compañía para cada clase de billetes. Y esto basta.

Hay que advertir, además, que las reducciones ó rebajas de precios que se indican en el cuadro siguiente y en los demás que se expondrán luego, no son aún las verdaderas rebajas de precios que para el público representan las que hacen las Compañías por lo que toca á sus partícipes, porque hay que contar también con la influencia del impuesto en dichas rebajas. Y como el impuesto es de 20 por 100 del partícipe de la Compañía cuando éste no llega á representar una rebaja de 25 por 100 sobre el precio de la tarifa general, y sólo de 10 por 100 cuando el partícipe de la Compañía representa una rebaja de más de 25 por 100, de aquí que las rebajas reales de que goza el público sean proporcionalmente bastante mayores en cuanto pasen de 25 por 100 las rebajas

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

que por lo que se refiere á sus partícipes hagan las Compañías.

Y debe advertirse también que, con respecto á los abonos, es difícil precisar la importancia de las rebajas, porque dependen éstas del uso que se haga de tales abonos; pero cabe calcularlas prudencialmente según datos fehacientes, deducidos de la experiencia; y así se ha hecho.

Digitized by Google

Tarifas especiales de la Compañía del

NÚMEROS de las tarifas	CALIDAD DE LOS BILLETES ó abonos
Tarifa especial n.º 2 .	Tarjetas de abono trimestral . . .
	Tarjetas de abono semestral . . .
	Tarjetas de abono anual . . . .
Tarifa especial n.º 3 .	Billetes sencillos de 3.ª clase, para jornaleros y sus familias, en grupos de 5 personas por lo menos, y en recorridos que no sean inferiores á 100 kilómetros, ó pagando por éstos.
Párrafo 2.º de la Tarifa especial n.º 4. . .	Billetes de abono por cuadernos de 10 billetes de ida y vuelta, para las relaciones entre Madrid y las estaciones siguientes, hasta las de Avila y Segovia, inclusives . . . .
Párrafo 1.º de la Tarifa especial n.º 4, y Tarifas especiales núms. 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 18, 19, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30 y 33.	Billetes sencillos y de ida y vuelta, de las tres clases en unas tarifas, de 2.ª y 3.ª clases en otras, y de 3.ª clase únicamente en algunas, entre muchas estaciones . . . .
Tarifas especiales números 5, 16, 25 y 31.	Billetes de ida y vuelta, para días festivos. . . . .
Tarifas especiales números 15, 17, 20, 21 y 32	Billetes sencillos y de ida y vuelta, para facilitar la concurrencia á los mercados de varias poblaciones. .

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

NORTE, PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

CLASES	Límites entre que varían las bases de percepción á que responden los partícipes de la Compañía, por viajero y kilómetro — Pesetas			Límites entre que varían las rebajas de precios que representan las bases de percepción reducidas, respecto de los precios de las tarifas generales de aplicación — Tanto por ciento		
1.ª	0,0441	y	0,0240	55,89	y	75,92
2.ª	0,0331	y	0,0179	55,82	y	76,30
3.ª	0,0242	y	0,0132	55,92	y	70,86
1.ª	0,033	y	0,018	75,47	y	81,94
2.ª	0,0248	y	0,0134	66,87	y	82,23
3.ª	0,0182	y	0,0099	71,60	y	78,23
1.ª	0,0199	y	0,0135	80	y	86,49
2.ª	0,0149	y	0,01	80,10	y	86,72
3.ª	0,011	y	0,0074	79,93	y	83,73
3.ª	0,021	y	0,02	53,33	y	58,78
1.ª	0,0732	y	0,0663	26,77	y	33,61
2.ª	0,0555	y	0,0498	26,49	y	33,54
3.ª	0,0328	y	0,0297	27,92	y	33,98
1.ª	0,0942	y	0,0552	5,77	y	44,76
2.ª	0,0707	y	0,0428	5,67	y	42,83
3.ª	0,0424	y	0,0261	5,64	y	41,86
1.ª	0,0607	y	0,0597	39,50	y	40,29
2.ª	0,058	y	0,0276	25,11	y	63,18
3.ª	0,0341	y	0,0169	24,20	y	62,39
1.ª	0,0755	y	0,075	24,44	y	25
2.ª	0,0564	y	0,055	24,77	y	30,25
3.ª	0,0351	y	0,0335	21,95	y	29,77

Digitized by Google

Precios de las tarifas especiales de la Compañía de M. Z. A., para el transporte de viajeros

En la Red Antigua de la Compañía de M. Z. A. hay establecidas, para el transporte local de viajeros, á precios reducidos, la Tarifa especial número 1, g. v., la Adición á la Tarifa especial núm. 1, g. v., y la Tarifa temporal número 1^{LL}, g. v. En la Red Catalana de la misma Compañía rigen, para el transporte local de viajeros, á precios reducidos, las tarifas especiales temporales de la Serie A, números 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 9, de g. v. Y, como de aplicación común á la Red Antigua y á la Red Catalana, tiene en vigor la Compañía de M. Z. A. las tarifas especiales números 102, 103 y 107, de g. v.

Véanse, en los tres cuadros siguientes, la calidad de los billetes ó abonos que corresponden á dichas tarifas, los límites entre que varían las bases de percepción á que corresponden los partícipes de la Compañía, para cada clase

Digitized by Google

y por viajero y kilómetro, y los límites entre que varían las rebajas de precios que estas bases representan, respecto de los precios de las tarifas generales de aplicación. El primero de dichos tres cuadros se refiere á la Red Antigua, el segundo á la Red Catalana, y el tercero á las tarifas de aplicación común á la Red Antigua y á la Red Catalana.

Digitized by Google

TARIFAS ESPECIALES DE LA COMPAÑÍA DE M. Z. A.,

NÚMEROS de las tarifas	CALIDAD DE LOS BILLETES ó abonos
Tarifa especial n.º 1, g. v.	Billetes sencillos y de ida y vuelta, para fomentar las relaciones entre distintas localidades, para facilitar los viajes en días festivos y para promover la concurrencia á los mercados . . . . .
Tarifa temporal número 1LL, g. v.	Billetes de ida y vuelta entre distintas localidades . . . . .
Adición á la Tarifa especial n.º 1, g. v. . .	Abonos de 30 días de duración, en forma de cuadernos compuestos de 30, 40 ó 50 cupones valederos por otros tantos viajes, con objeto de facilitar las relaciones entre Madrid y las poblaciones siguientes, hasta Aranjuez, Guadalajara y Toledo . . .

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

DE LA RED ANTIGUA

PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

CLASES	Límites entre que varían las bases de percepción á que responden los partícipes de la Compañía, por viajero y kilómetro — Pesetas	Límites entre que varían las rebajas de precios que representan las bases de percepción reducidas, respecto de los precios de las tarifas generales de aplicación — Tanto por ciento
1.ª	0,0649 y 0,0557	35,10 y 44,30
2.ª	0,0485 y 0,0319	37,41 y 58,83
3.ª	0,0257 y 0,0185	45,89 y 61,05
1.ª	0,0737 y 0,0696	26,30 y 30,40
2.ª	0,0537 y 0,0521	28,40 y 30,53
3.ª	0,0333 y 0,0312	26 y 30,66
1.ª	0,067 y 0,0464	33 y 33,60
2.ª	0,0519 y 0,0351	33 y 54,70
3.ª	0,0272 y 0,0231	42,73 y 51,36

Digitized by Google

TARIFAS ESPECIALES DE LA COMPAÑÍA DE M. Z. A.,

NÚMEROS de las tarifas	CALIDAD DE LOS BILLETES ó abonos
Tarifa especial temporal, Serie A, núm. 2, g. v.	Billetes sencillos y de ida y vuelta, unos de expendición diaria entre muchas estaciones, y otros sólo para determinados días con objeto de facilitar la concurrencia á los mercados . . . . .
	Abonos compuestos de 30 cupones, para las relaciones entre Barcelona y Moncada, y el Apeadero del Paseo de Gracia y Moncada . . . . .
Tarifa especial temporal, Serie A, núm. 3, g. v.	Abonos para 30 días, en forma de libritos que comprenden determinado número de cupones ó billetes en proporción de la rebaja que se obtenga y de la distancia que se haya de recorrer . . . . .
Tarifa especial temporal, Serie A, núm. 5, g. v.	Billetes sencillos y de ida y vuelta, para días festivos, entre muchas estaciones. . . . .
Tarifas especiales temporales, Serie A, números 4, 6, 7 y 9, g. v.	Billetes sencillos y de ida y vuelta, entre varias estaciones y algunas poblaciones no servidas por ferrocarril, pero sí en correspondencia por medio de carretera . . . . .

Digitized by Google

DE LA RED CATALANA

PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

CLASES	Límites entre que varían las bases de percepción à que responden los partícipes de la Compañía, por viajero y kilómetro — Pesetas	Límites entre que varían las rebajas de precios que representan las bases de percepción reducidas, respecto de los precios de las tarifas generales de aplicación — Tanto por ciento
2.ª	0,0758 y 0,0225	25,94 y 72,72
3.ª	0,0491 y 0,015	25,40 y 75
2.ª	0,0361 y 0,0311	52,04 y 59,71
1.ª	0,0822 y 0,0545	26,85 y 45,46
2.ª	0,074 y 0,0476	25,85 y 45,47
1.ª	0,0782 y 0,0736	34,49 y 38,66
2.ª	0,06 y 0,0512	28 y 43,11
3.ª	0,0399 y 0,0365	26,19 y 39,16
1.ª	0,08	25,76
2.ª	0,0617 y 0,0373	25,64 y 59,90
3.ª	0,0413 y 0,0206	26,06 y 67

Digitized by Google

Tarifas especiales de aplicación común de la Compañía de M. Z. A.,

NÚMEROS de las tarifas	CALIDAD DE LOS BILLETES ó abonos
Tarifa especial número 102, g. v..	Tarjetas de abono trimestral . . .
	Tarjetas de abono semestral . . .
	Tarjetas de abono anual. . . . .
Tarifa especial número 103, g. v..	Billetes de 3.ª clase, para jornaleros y sus familias, en grupos de 10 individuos y para distancias de 200 kilómetros cuando menos, ó pagando por éstos . . . . .
Tarifa especial número 107, g. v..	Billetes de 3.ª clase, para los individuos de las bandas civiles, con un mínimo de 25 asientos, y para 25 kilómetros por lo menos . . . . .

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

Á LA RED ANTIGUA Y Á LA RED CATALANA

PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

CLASES	Límites entre que varían las bases de percepción á que responden los partícipes de la Compañía, por viajero y kilómetro — Pesetas	Límites entre que varían las rebajas de precios que representan las bases de percepción reducidas, respecto de los precios de las tarifas generales de aplicación — Tanto por ciento
1.ª	0,0442 y 0,025	55,06 y 74,74
2.ª	0,0338 y 0,02	57,24 y 73,22
3.ª	0,0254 y 0,0176	52,63 y 61,11
1.ª	0,0231 y 0,0184	78,93 y 83,55
2.ª	0,0177 y 0,0141	78,38 y 83,15
3.ª	0,0154 y 0,0107	72,72 y 80,45
1.ª	0,0181 y 0,0173	81,68 y 84,21
2.ª	0,0136 y 0,0131	82,36 y 84,04
3.ª	0,0112 y 0,01	79,85
3.ª	0,0288	41,92 y 45,28
3.ª	0,032	35,50 y 41,60

Digitized by Google

Precios de las tarifas especiales de aplicación común á las Compañías del Norte y de M. Z. A., y en combinación con otras Compañías, para el transporte de viajeros

Además del gran número de tarifas especiales que para el transporte de viajeros, á precios reducidos, rigen en las Compañías del Norte y de M. Z. A., según se acaba de ver en los cuatro cuadros anteriores, tienen vigentes dichas Compañías otras tarifas análogas, de aplicación al tráfico local de cada una y combinado entre ellas, y en combinación asimismo con otras Compañías.

Véanse en el cuadro siguiente estas tarifas, con las indicaciones correspondientes, del modo y forma que se ha hecho en los cuadros anteriores, esto es, poniendo al lado de cada una de las tarifas combinadas entre varias Compañías, la calidad de los billetes ó abonos á que se refieren, las clases de asiento á que estos billetes ó abonos se

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

contraen, los límites entre que varían las bases de percepción á que responden los partícipes de las Compañías interesadas, por viajero y kilómetro, y los límites entre que varían las rebajas de precios que representan las bases de percepción, reducidas, respecto de los precios de las tarifas generales de aplicación.

Digitized by Google

TARIFAS ESPECIALES DE APLICACIÓN COMÚN Á LAS

ENTRE ÉSTAS Y

NÚMEROS de las tarifas	CALIDAD DE LOS BILLETES ó abonos
Tarifa especial T. C. n.º 1, combinada entre las Compañías del Norte y de M. Z. A.	Billetes de 2.ª clase para los individuos de las empresas de espectáculos públicos, en grupos de 10 individuos por lo menos, siendo aplicables los precios, lo mismo al tráfico local de cada Compañía que al combinado entre ellas, pero con la condición de que en el tráfico local, el importe mínimo de cada asiento no sea inferior al importe de un recorrido de 100 kilómetros, y, en el tráfico combinado, al importe de un recorrido de 100 kilómetros para cada Compañía . . .
Tarifa especial M. N. n.º 7, combinada entre las Compañías del Norte y de M. Z. A.	Billetes sencillos y de ida y vuelta entre Madrid-Príncipe Pío y Burgos, y Aranda de Duero y Roa de Duero . . . . .
Tarifa temporal T. C. n.º 2, combinada entre las Compañías del Norte, M. Z. A., Andaluces, Medina á Salamanca y Bobadilla á Algeciras . .	Billetes semicirculares cuyos itinerarios principian y terminan en la frontera de Portbou-Cerbère y en la de Irún-Hendaya. . . . .

Digitized by Google

COMPAÑÍAS DEL NORTE Y M. Z. A., Y COMBINADAS
OTRAS COMPAÑÍAS

CLASES	Límites entre que varían las bases de percepción á que responden los partícipes de las Compañías, por viajero y kilómetro — Pesetas	Límites entre que varían las rebajas de precios que representan las bases de percepción reducidas, respecto de los precios de las tarifas generales de aplicación — Tanto por ciento
2.ª	0,0558 y 0,04	29,40 y 34,74
1.ª	0,08064 y 0,05865	19,35 y 41,34
2.ª	0,06076 y 0,044	18,99 y 41,36
3.ª	0,03771 y 0,02736	28,81 y 42,11
1.ª	0,0681 y 0,0644	
2.ª	0,0516 y 0,0478	35,80
3.ª	0,0336 y 0,0263	

Digitized by Google

NÚMEROS de las tarifas	CALIDAD DE LOS BILLETES ó abonos
Tarifa especial X n.º 5, combinada entre las Compañías del Norte y M. Z. A., y otras Compañías españolas	Billetes circulares con itinerario á voluntad del viajero. . . . .
Adición á la Tarifa especial X núm. 5, combinada entre las Compañías de M. Z. A. y «Générale Transatlantique».	Billetes de ida y vuelta, para excursiones entre Orán y Madrid, por el puerto de Cartagena . . . . .
Adición á la Tarifa especial X n.º 5, combinada entre las Compañías del Norte, M. Z. A., Andaluces, Bobadilla á Algeciras y trayecto marítimo entre Algeciras y Gibraltar	Billetes de ida y vuelta, para excursiones por España, en grupo mínimo de 20 viajeros. . . . .
Adición á la Tarifa especial X n.º 5, combinada entre las Compañías del Norte, M. Z. A. y otras extranjeras.	Billetes circulares por Francia, España, Argelia é Italia . . . . .

Digitized by Google

CLASES	Límites entre que varían las bases de percepción á que responden los partícipes de las Compañías, por viajero y kilómetro — Pesetas	Límites entre que varían las rebajas de precios que representan las bases de percepción reducidas, respecto de los precios de las tarifas generales de aplicación — Tanto por ciento
1.ª	0,0745 y 0,04	25,40 y 60
2.ª	0,056 y 0,0318	25,33 y 57,60
3.ª	0,0333 y 0,0203	26 y 54,88
1.ª	0,074 y 0,0496	25,97 y 54,54
2.ª	0,0557 y 0,0232	25,63 y 54,50
3.ª	0,0142	30
1.ª	0,074 y 0,0496	25,97 y 54,54
2.ª	0,0557 y 0,0232	25,63 y 54,50
1.ª	0,074 y 0,0496	25,97 y 54,54
2.ª	0,0557 y 0,0232	25,63 y 54,50

Digitized by Google

NÚMEROS de las tarifas	CALIDAD DE LOS BILLETES ó abonos
Tarifa especial X número 11, combinada entre las Compañías del Norte, de M. Z. A. y otras españolas . .	Billetes llamados kilométricos, para recorrer de 2,000 á 12,000 kilómetros, lo mismo en el servicio local que en el combinado. . . . .
Tarifa internacional E. P. n.º 1, combinada entre las Compañías del Norte, de Medina del Campo á Salamanca, de Salamanca á la Frontera de Portugal y del Miño y Duero	Billetes de ida y vuelta entre Madrid-Príncipe Pío y Oporto ó Campanha, Vianna, Caminha, Braga y Regoa . . . . .
Tarifa especial N. C. n.º 1, combinada entre las Compañías del Norte y de M. C. P.	Billetes sencillos para jornaleros y sus familias . . . . .
Tarifa especial M. A. n.º 3, combinada entre las Compañías de M. Z. A. y Andaluces.	Billetes sencillos entre Madrid y Granada, por vía Córdoba y por vía Jaén, y entre Espeluy y Campo Real, por vía Córdoba . . . . .
Tarifa especial M. A. n.º 4, combinada entre las Compañías de M. Z. A. y Andaluces.	Billetes de ida y vuelta entre Torrevieja y Los Molinos, y Cartagena.

Digitized by Google

CLASES	Límites entre que varían las bases de percepción á que responden los partícipes de las Compañías, por viajero y kilómetro — Pesetas	Límites entre que varían las rebajas de precios que representan las bases de percepción reducidas, respecto de los precios de las tarifas generales de aplicación — Tanto por ciento
1.ª	0,075 y 0,05	
2.ª	0,056 y 0,0375	25 y 65
3.ª	0,0336 y 0,0225	
1.ª	0,07391	26,08
2.ª	0,05075	32,35
3.ª	0,03326	26,11
3.ª	0,02105 y 0,02004	67,34 y 67,84
1.ª	0,09778 y 0,08862	7,17 y 14,94
2.ª	0,07585 y 0,06896	7,64 y 13,35
3.ª	0,0482 y 0,04264	8,82 y 12,18
3.ª	0,02689	44,87

Digitized by Google

NÚMEROS de las tarifas	CALIDAD DE LOS BILLETES ó abonos
Tarifa especial M. C. A. n.º 1, combinada entre las Compañías de M. Z. A. y Central de Aragón	Billetes sencillos entre Zaragoza y Daroca . . . . .
Tarifa especial L. M. n.º 1, combinada entre las Compañías de M. Z. A. y de Alcantarilla á Lorca. . . .	Billetes de ida y vuelta entre Murcia, Los Molinos y Cartagena, y las estaciones del ferrocarril de Alcantarilla á Lorca . . . . .
Tarifa especial temporal, M. C. C. n.º 1, combinada entre las Compañías de M. Z. A. y Central Catalán . .	Billetes sencillos entre Barcelona y las estaciones de la línea de Martorell á Igualada . . . . .

Digitized by Google

CLASES	Límites entre que varían las bases de percepción á que responden los partícipes de las Compañías, por viajero y kilómetro — Pesetas	Límites entre que varían las rebajas de precios que representan las bases de percepción reducidas, respecto de los precios de las tarifas generales de aplicación — Tanto por ciento
1.ª	0,07278	25,19
2.ª	0,05601	25,12
3.ª	0,03413	25,20
1.ª	0,07695 y 0,06976	22,70 y 29,90
2.ª	0,05521 y 0,04686	23,49 y 36,50
3.ª	0,04043 y 0,03751	23,14 y 26,10
2.ª	0,0575 y 0,05048	27,85 y 38,02
3.ª	0,04365 y 0,04058	25,06 y 25,71

Digitized by Google

Bien se ve cuán numerosas é importantes son las rebajas de precios que para el transporte de viajeros tienen establecidas las Compañías de ferrocarriles por medio de sus tarifas especiales; pero no es esto todo, sino que, además, hacen de continuo otras reducciones excepcionales de precios con motivo de la celebración de exposiciones, congresos, asambleas, concursos, corridas de toros, romerías, ferias y fiestas, etc., etc., ó bien para facilitar en verano la concurrencia á las playas y balnearios, variando en estos casos las rebajas que hacen en sus partícipes, entre 35 y 60 por 100. Y más han hecho todavía, puesto que, en servicios excepcionales, como el implantado con motivo de las fiestas de las últimas bodas reales, por ejemplo, han llegado las Compañías hasta conceder una rebaja de 78 por 100 en sus partícipes.

Todo esto sin contar que, con independencia del cúmulo de tarifas y de servicios especiales que se han especificado, y además de las facilidades y reducciones de precios para el transporte

Digitized by Google

de militares y marinos, impuestas por los Pliegos de Condiciones de las concesiones, tienen establecidas las Compañías muchas otras facilidades y reducciones de precios para el transporte de congregaciones religiosas, senadores y diputados, pobres de solemnidad, dementes, presos y penados, nodrizas y conductoras de expósitos, é indigentes extranjeros que regresen á su patria.

La grandísima importancia de las rebajas hechas por las Compañías en los precios del transporte de viajeros, salta á la vista con sólo fijarse en lo que pasa en la Compañía de M. Z. A., por ejemplo, en cuyas tarifas generales de aplicación varían los precios, por viajero y kilómetro, entre 0,095 y 0,12 ptas. en 1.ª clase; 0,075 y 0,09 en 2.ª; y 0,045 y 0,06 en 3.ª; y, sin embargo, los promedios de los productos alcanzados, por viajero y kilómetro, en 1905, sólo llegaron á 0,087 en 1.ª clase, 0,061 en 2.ª y 0,038 en 3.ª, esto es, á mucho menos que el tipo mínimo que para cada clase figura en dichas tarifas legales, á pesar

Digitized by Google

de que, por lo que toca á la 1.ª clase, se cuentan entre los productos correspondientes, todos los que se refieren á los suplementos por asientos de lujo. Y así tenemos que el promedio de los productos de las tres clases, por viajero y kilómetro, resultó únicamente á 0,05 pesetas, ó sea á un poco más del tipo mínimo que para la clase 3.ª figura en las tarifas generales de aplicación; y esto, á pesar de la grande influencia que en este promedio de las tres clases tiene el de la clase 1.ª, por efecto de que los kilómetros recorridos por los viajeros con dicha clase de billetes, son, relativamente al número de éstos, muchos más que los recorridos por los viajeros con billetes de 2.ª y 3.ª clases.

Cosa parecida y hasta quizá más elocuente pudiera decirse respecto de la Compañía del Norte, puesto que, en ésta, el promedio de los productos de todas clases no pasó en 1905 de 0,045 pesetas por viajero y kilómetro; mas, como ejemplo, ha de bastar lo dicho respecto de la Compañía de M. Z. A. Y, si más aún se quiere afianzar lo que

Digitized by Google

sobre el particular se acaba de decir, vuélvase la atención sobre el cuadro de la página 240 del primer tomo de esta obra, y sobre las observaciones que se hicieron seguidamente.

Precisa llamar finalmente y de nuevo la atención sobre que las rebajas de precios que representan las bases de percepción reducidas, que tienen concedidas las Compañías, respecto de las tarifas generales de aplicación respectivas, no indican en realidad todavía la verdadera rebaja de precios de que el público goza, porque, á tenor de lo que ya se indicó, como la generalidad de las rebajas que en sus partícipes concedieron las Compañías es mayor de 25 por 100, resulta que el impuesto de transportes, que es de 20 por 100 respecto de los precios de la tarifa general, queda reducido á 10 por 100 respecto de los precios de la generalidad de las tarifas especiales.

Véase por medio de un ejemplo la importancia que esto tiene. Los precios, por viajero y kilómetro, de la tarifa general de aplicación, para varias líneas

Digitized by Google

de la Red Catalana de la Compañía de M. Z. A., son de 0,12 ptas. en 1.ª clase, 0,09 en 2.ª y 0,06 en 3.ª; y estos precios, con el 20 por 100 del impuesto de transportes, se elevan, como definitivos, á 0,144, 0,108 y 0,072 ptas., respectivamente. Por la tarifa especial X núm. 11, de los billetes llamados kilométricos, por ejemplo, hay establecidos partícipes de la Compañía que responden á bases de percepción de 0,05, 0,0375 y 0,02225 ptas., según se ha visto, y que representan por consiguiente rebajas de 58,33 y 62,50 por 100 respecto de aquellos precios de 0,12, 0,09 y 0,06, de la tarifa general de aplicación de la Red Catalana. Pues bien, por este solo hecho, de ser mayores de 25 por 100 estas rebajas, se reduce á 10 por 100 el impuesto de transportes, que de otro modo fuera de 20 por 100, y así resulta que, en vez de aquellos precios definitivos, de 0,144, 0,108 y 0,072 ptas., antes indicados, rigen, como definitivos, los de 0,055, 0,04125 y 0,02475 ptas., que representan rebajas definitivas para el público, no ya de

Digitized by Google

58,33 y 62,50 por 100, como para las Compañías, sino de 61,80 y 65,62 por 100.

Condiciones de aplicación de las tarifas especiales de las Compañías del Norte y de M. Z. A., para el transporte de viajeros

Sería por demás engorroso exponer y comentar una á una y separadamente las condiciones de aplicación de las diferentes tarifas especiales de las Compañías del Norte y de M. Z. A., para el transporte de viajeros. Mejor será que se examinen dichas condiciones en conjunto y para cada clase de billetes, agrupándolas de forma que pueda ser relativamente fácil su comparación respecto á las de las demás tarifas, y se vean pronto las diferencias que pueda haber entre las tarifas análogas de una y otra Compañías.

Se examinarán pues, sucesivamente, las condiciones relativas á los «Billetes sencillos y de ida y vuelta», «Billetes y tarjetas de abono», «Billetes circulares», «Billetes semicirculares», «Bille-

Digitized by Google

tes kilométricos», «Billetes para jornaleros y sus familias» y «Billetes colectivos para individuos de las bandas civiles ó de las empresas de espectáculos públicos», viéndose para cada clase de billetes ó tarjetas, como se hizo al tratar de las condiciones de las tarifas generales, cuanto afecta á la adquisición y validez de dichos billetes ó tarjetas, á los trenes utilizables, al transporte de equipajes, á los cambios de clase y de destino, y á la pérdida de los billetes ó tarjetas y reclamaciones á que haya lugar.

Billetes sencillos y de ida y vuelta

Los billetes sencillos y de ida y vuelta, á precios reducidos, á que se refieren las tarifas especiales de las Compañías del Norte y de M. Z. A., son, por lo común, de la misma forma que los billetes ordinarios, distinguiéndose, generalmente, por medio del color de los cartones.

Adquisición de los billetes. — Se adquieren los billetes sencillos y de ida

Digitized by Google

y vuelta, á precios reducidos, directamente en las taquillas de las estaciones, lo mismo que los ordinarios, y sin otros requisitos.

VALIDEZ DE LOS BILLETES. — Ni los billetes sencillos ni los de ida y vuelta pueden ser utilizados para otras estaciones que para las que están en ellos designadas.

Los billetes de ida y vuelta son intransferibles, y sólo pueden ser utilizados, por consiguiente, á la vuelta, por las mismas personas que los hayan utilizado á la ida. Cuando puede probarse la utilización de los billetes por otras personas, ó la reventa, se consideran nulos desde luego dichos billetes, y deben ser puestos á disposición de la autoridad los revendedores ó contraventores.

TRENES UTILIZABLES. — Los portadores de billetes sencillos y de ida y vuelta pueden viajar en todos los trenes que lleven carruajes de la clase correspondiente á dichos billetes, excepto en los trenes expresos.

En algunos casos, sin embargo, la

Digitized by Google

Compañía del Norte sólo permite el uso de los billetes de que se trata en los trenes previamente designados por el Servicio de Movimiento. En otros, en cambio, concede el derecho de viajar en todos los trenes que lleven carruajes de la clase de los billetes, con tal de que se expendan billetes ordinarios con destino á la estación para que se deseen los sencillos ó de ida y vuelta.

En la Red Catalana de la Compañía de M. Z. A. tienen derecho los portadores de billetes de 1.ª clase á utilizar los trenes expresos, con tal de que éstos tengan parada en las estaciones de destino, y se despachen para éstas billetes ordinarios.

TRANSPORTE DE EQUIPAJES. — Los portadores de billetes sencillos y de ida y vuelta no tienen derecho al transporte gratuito de otro equipaje que el que reglamentariamente puede llevarse en la mano.

La Compañía del Norte concede á veces, sin embargo, el derecho de llevar, gratuitamente, 30 kilos de equipaje, por billete.

Digitized by Google

En la Red Antigua de la Compañía de M. Z. A. rige igual concesión para los portadores de billetes sencillos.

CAMBIOS DE CLASE. — No se permite á los viajeros con billetes sencillos y de ida y vuelta, el pase de 3.ª á 2.ª, ó á 1.ª clases, ni de 2.ª á 1.ª, cuando esto obligare á aumentar el número de carruajes ó á alterar la composición del tren.

La Compañía del Norte, lo mismo que la de M. Z. A. en su Red Antigua, tienen establecido que los viajeros de 2.ª y 3.ª clases que deseen mejorar de asiento han de abonar la misma cantidad que todo viajero que tenga igual pretensión y lleve billete ordinario, calculándose la diferencia á satisfacer, por los precios de la tarifa general.

En la Red Catalana de la Compañía de M. Z. A. rige la condición excepcional de que, cuando el portador de un billete sencillo ó de ida y vuelta *solicita* un cambio de clase, lo mismo en la estación de partida que en ruta, y de igual modo á la ida que á la vuel-

Digitized by Google

ta, si el cambio solicitado es para un trayecto ó para un destino comprendidos en la combinación de la propia tarifa de billetes sencillos ó de ida y vuelta de que se trate, sólo debe satisfacerse la diferencia entre el valor del billete sencillo, ó bien del cupón de ida ó del de vuelta, de la clase que tomó el portador, y el valor del nuevo billete sencillo, ó bien del cupón de ida ó del de vuelta de la clase superior que en su lugar se desee; mas, si el cambio que se solicita es para un trayecto ó un destino no comprendidos en la combinación de la propia tarifa de billetes sencillos ó de ida y vuelta de que se trate, habrá de satisfacerse la diferencia entre el valor del billete sencillo, ó bien del cupón de ida ó del de vuelta, de la clase que tomó el portador, y el valor del nuevo billete de clase superior que en su lugar se desee, calculando por los precios de la tarifa general. En todo caso han de ser retirados el billete sencillo, ó el cupón de ida ó el de vuelta primitivos, y canjeados por suplementos.

Digitized by Google

En la propia Red Catalana de la Compañía de M. Z. A. rige la condición de que el viajero que cambie de clase sin *solicitar* antes del jefe de la estación de partida ó del interventor de ruta, el cambio referido, habrá de pagar, en cada uno de los dos casos antes citados, el doble del valor de la diferencia resultante para cada uno de ellos, canjeándose también en estos casos el billete primitivo ó la parte correspondiente del de ida y vuelta, por un suplemento.

CAMBIOS DE DESTINO.—Para los casos en que los viajeros con billetes sencillos ó de ida y vuelta se detengan en una estación anterior á aquella para la que les fueron expedidos dichos billetes, hay establecido lo siguiente:

En las líneas de la Compañía del Norte, el portador de billete sencillo ó de ida y vuelta ha de pagar el valor de la diferencia entre el importe de dicho billete sencillo ó de ida y vuelta, y el importe de un billete ordinario, desde la estación de partida á aquella en que el viajero se detenga.

Digitized by Google

En las líneas de la Red Antigua de la Compañía de M. Z. A., el portador de billete sencillo ha de pagar el doble del valor de la diferencia entre el importe de dicho billete sencillo, y el importe de un billete ordinario, desde la estación de partida á aquella en que el viajero se detenga; y el portador de billete de ida y vuelta ha de pagar el doble del valor de la diferencia entre la mitad del importe de dicho billete de ida y vuelta, y el importe de un billete ordinario, desde la estación de partida á aquella en que el viajero se detenga.

En las líneas de la Red Catalana de la Compañía de M. Z. A., el portador de billete sencillo ó de ida y vuelta ha de pagar el valor de la diferencia entre el importe de dicho billete sencillo ó de ida y vuelta, y el doble del importe de un billete ordinario, desde la estación expendedora del billete á aquella en que el viajero se detenga. En todo caso se considera nulo el billete primitivo sencillo ó de ida y vuelta, que es recogido y canjeado por un suplemento.

Para los casos en que los viajeros

Digitized by Google

con billetes sencillos ó de ida y vuelta quieran prolongar el viaje hasta una estación más lejana que la del destino indicada en el billete, hay establecido lo siguiente:

Si el viajero con billete sencillo solicita con tiempo la prolongación de su viaje, ha de pagar el valor de la diferencia entre el importe del billete sencillo que posee, y el importe de un billete ordinario desde la estación de origen á aquella hasta donde quiera prolongar su viaje.

Si el viajero con billete de ida y vuelta solicita la prolongación de su viaje, ha de pagar el valor de la diferencia entre la mitad del importe del billete de ida y vuelta, y el importe de un billete ordinario desde la estación de partida hasta aquella á donde se quiera prolongar el viaje.

Si el viajero con billete sencillo ó de ida y vuelta no solicitare del jefe de la estación de partida ni del interventor de ruta la prolongación de su viaje, ha de pagar el doble del importe de un billete ordinario: en las líneas de la

Digitized by Google

Compañía del Norte, desde la estación de destino de dicho billete sencillo ó de ida y vuelta, hasta la estación á que prolongue su viaje; y en las líneas de la Compañía de M. Z. A., desde la estación de partida del billete sencillo ó de ida y vuelta, hasta la estación donde termine el viaje prolongado.

PÉRDIDA Y RECLAMACIONES.—El viajero que pierde su billete sencillo ó de ida y vuelta, es considerado simplemente como viajero sin billete, y ha de pagar por consiguiente el doble del importe de un billete ordinario por todo el trayecto, desde el punto de origen, ó desde el de la última revisión, hasta el de destino.

En ningún caso tiene derecho el viajero á reclamar de las Compañías cantidad alguna, ni aun cuando resultare algo á su favor por efecto del cálculo de las diferencias de importes á satisfacer, en los casos de cambios de destino.

Billetes y tarjetas de abono

Los billetes de abono son en forma de librito ó cuaderno que comprende un

Digitized by Google

determinado número de cupones en proporción de la rebaja concedida y de la distancia que haya de recorrerse, cuando se trate de abonos por recorridos, sirviendo cada cupón, como billete, para un solo trayecto en una misma dirección.

Las tarjetas de abono son en forma de cartulina doblada, en una de cuyas caras interiores va pegada la fotografía del viajero interesado. Los abonos pueden ser trimestrales, semestrales y anuales, y sirven cada uno para un recorrido determinado ó para toda la red.

ADQUISICIÓN DE LOS BILLETES Y TARJETAS.—Los billetes de abono son expendidos, por la Compañía del Norte, en sus estaciones, diariamente, y sin requisito previo. En las estaciones de la Red Antigua de la Compañía de M. Z. A. se expenden hasta una hora antes, por lo menos, de poder utilizarse el billete.

En las estaciones de la Red Catalana de la Compañía de M. Z. A. se exige la petición de los billetes de abono, por

Digitized by Google

medio de un impreso, que ha de entregarse, firmado, con 24 horas de anticipación. Si el billete no es facilitado en seguida, el peticionario ha de dejar depositadas dos pesetas en calidad de fianza, que se deducen luego del importe del billete en el momento en que éste es recogido. Si el interesado no se presenta para recoger el billete solicitado, dentro del término de ocho días, quedan las dos pesetas de fianza á favor de la Compañía, como resarcimiento ó compensación de gastos, siempre y cuando estén comprendidos dichos ocho días en el tiempo de vigencia de la tarifa.

Las tarjetas de abono son expendidas mediante peticiones extendidas en unos impresos que facilitan las Compañías, que deben ser entregados con ocho días de anticipación, cuando menos, por los interesados, junto con sus fotografías, de 10 centímetros de alto por 6 de ancho, y sin cartulina, á fin de que puedan ser fácilmente pegadas dichas fotografías á las tarjetas de abono. Además del precio de la tarjeta de abono ha de satisfacer el interesado diez pesetas en

Digitized by Google

calidad de fianza, y como garantía de la devolución de la tarjeta en cuanto acabe el plazo de validez de ésta. Si después de transcurridos ocho días desde el en que fué solicitada la tarjeta de abono, no fuere ésta recogida, quedan las diez pesetas de fianza para las Compañías; y del mismo modo pierde el interesado estas diez pesetas de garantía, si después de utilizada la tarjeta de abono no la devuelve el mismo día de su caducidad ó el siguiente, á más tardar.

VALIDEZ DE LOS BILLETES Y TARJETAS.—Los billetes y las tarjetas de abono son personales é intransferibles. Deben ser firmados por el interesado, quien no puede negarse á la identificación de su persona por medio de la cédula personal y de la firma. Tampoco puede negarse el interesado á exhibir su billete ó tarjeta cuantas veces sea requerido para el caso por los agentes de la Compañía, quienes recogerán los billetes ó tarjetas, por considerarse nulos y sin valor alguno, cuando se encuentren en poder de otras personas que aquellas á cuyo nombre fueron extendidos; cuando

Digitized by Google

se utilicen fuera del plazo de su validez; y cuando se presenten con raspaduras ó enmiendas en la portada ó en los cupones. En todos estos casos será, además, considerado el portador del billete ó tarjeta, como viajero sin billete.

Los billetes de abono deben ser presentados en la taquilla de la estación de salida antes de emprenderse el viaje, á fin de que pueda estamparse en el cupón correspondiente el sello de dicha estación, la fecha de salida y el número del tren en que vaya á realizarse el viaje, puesto que dicho cupón sólo puede ser utilizado en la fecha y en el tren que en él se anoten, y debe ser entregado en la estación de llegada. En las líneas de la Red Catalana de M. Z. A. sólo ha de llevar el cupón correspondiente á cada viaje, el sello ó el taladro de la estación de partida. Se considera nulo todo cupón sin estos requisitos, así como el que se presente desprendido del billete á que pertenece; y, en estos casos, es considerado el portador como viajero sin billete.

La Compañía del Norte considera

Digitized by Google

caducados los cuadernos de abono de diez billetes de ida y vuelta cada uno, á los tres meses de la fecha en que fueron expendidos, reservándose además la facultad de no expender más de tres cuadernos á una misma persona durante un mismo mes.

La Compañía de M. Z. A. considera, en su Red Antigua, que el plazo de validez indicado en los libritos de abono, desde 30 días á tres meses, empieza á contarse desde la fecha de la expendición; pero, en las líneas de la Red Catalana, considera que el plazo de validez de los abonos para 30 días, empieza á contarse desde el en que comienzan á usarse, siempre que este día esté comprendido en el tiempo de vigencia de la tarifa. La estación expendedora escribe por lo tanto en el lugar designado en el billete, la fecha de expendición y la de caducidad. Vencida esta última, es recogido, por nulo, el billete, aun cuando no se hayan utilizado todos sus cupones.

La Compañía de M. Z. A. permite la prórroga del plazo de validez de los bi-

Digitized by Google

lletes de abono, por diez días en la Red Antigua y por quince en la Red Catalana, con la condición de que el interesado satisfaga un recargo de 10 por 100 sobre el precio total del abono, y de que sea solicitada la prórroga antes de la expiración de dicho plazo. En la Red Catalana ha de pedirse esta prórroga precisamente en la estación que expendió dicho abono.

Cuando por interrupción de las líneas no pudiere hacerse uso de los billetes y tarjetas de abono, deberán hacerlo presente los interesados á los jefes de estación, quienes anotarán en dichos billetes ó tarjetas la fecha de la interrupción, para anotar después también en ellos la fecha del restablecimiento de la circulación, á fin de considerar el tiempo transcurrido entre estas fechas como de ampliación del plazo de validez de los billetes ó tarjetas de abono, ó del de la prórroga que se haya concedido. La Compañía de M. Z. A. tiene establecido en su Red Antigua que, en los casos de interrupción en que haya que prestar el servicio con transbordo, los

Digitized by Google

portadores de billetes de abono han de satisfacer los gastos que éste ocasione, siempre que deban asimismo satisfacerlo los portadores de billetes ordinarios.

TRENES UTILIZABLES. — Los billetes de abono y las tarjetas de abono son valederos para todos los trenes que lleven carruajes de la clase de dichos billetes ó tarjetas. La Compañía de M. Z. A. exceptúa, sin embargo, en su Red Catalana, los trenes expresos, para los portadores de billetes de abono de tres meses de duración. En cambio, permite, en su Red Antigua, que los portadores de billetes de abono utilicen los trenes en cuya composición no entren carruajes de la clase de dichos billetes, siempre que el viajero abone la diferencia que por tarifa general corresponda, si pasa á ocupar un asiento de clase superior, ó bien que renuncie á toda indemnización, si pasa á ocupar un asiento de clase inferior á la de su billete.

Los portadores de tarjetas de abono gozan también de esta facultad de uti-

Digitized by Google

lizar los trenes en cuya composición no entren carruajes de la clase de dichas tarjetas, mediante el abono de la diferencia que por tarifa general corresponda, ó bien mediante la renuncia á toda indemnización, según se acaba de indicar. Sin embargo, los viajeros con tarjeta de abono de 1.ª clase no podrán viajar en carruajes de lujo sino cuando haya en el tren asientos disponibles, y satisfagan los suplementos de precio fijados en la tarifa aplicable á estos carruajes.

Transporte de equipajes. — Los viajeros con billetes de abono no tienen derecho al transporte gratuito de equipaje facturado. Consiéntese únicamente el que buenamente puedan llevar en la mano, sin molestia para los demás viajeros.

Los viajeros con tarjeta de abono tienen, por lo que toca al transporte de equipajes, iguales derechos que los portadores de billetes ordinarios.

Cambios de clase. — En las líneas de la Compañía del Norte, los portadores de billetes de abono que quieran

Digitized by Google

ocupar asientos de clase superior á la de sus billetes, han de pagar la diferencia de precios con arreglo á la tarifa general.

En las líneas de la Red Antigua de la Compañía de M. Z. A., los portadores de billetes de abono, de 2.ª y 3.ª clases, pueden mejorar también de clase en iguales condiciones que los portadores de billetes ordinarios, mientras avisen al jefe de la estación de salida ó al interventor de ruta; pero, si así no lo hicieren, habrán de pagar el doble de la diferencia de precios entre dos billetes ordinarios de la clase del de abono que lleven y de la clase del asiento que hayan pasado á ocupar.

En las líneas de la Red Catalana de la Compañía de M. Z. A., los portadores de billetes de abono de tres meses de duración pueden mejorar de clase pagando la diferencia de precios con arreglo á la tarifa ordinaria; pero los portadores de billetes de abono de 30 días de duración no tienen este derecho, y deben por lo tanto ocupar siempre el asiento que por su billete de

Digitized by Google

abono les corresponda; y, si se les encontrase ocupando asiento de clase superior, han de pagar el importe de un billete ordinario de la clase cuyo asiento ocupen, además de perder el cupón correspondiente de su billete de abono, que será anulado. No obstante, los portadores de billetes de abono de 2.ª clase tienen derecho á ocupar asientos de 1.ª, si los hubiere en el tren, cuando estuvieren ocupados en dicho tren todos los de 2.ª, con la obligación de pasar á 2.ª cuando quedaren libres asientos de esta clase, ó á 3.ª, en el caso de que se presentare algún viajero con billete de 1.ª clase y no hubiere otros asientos disponibles de 1.ª ni de 2.ª clases.

Los portadores de billetes de abono que no encontraren asientos de su clase en un tren, y pasaren á ocupar otros de clase inferior, no tienen derecho á reclamación ni reintegro de ninguna clase.

Los portadores de tarjetas de abono tienen derecho á ocupar asientos de clase superior, si los hubiere disponi-

Digitized by Google

bles en el tren, previo aviso al interventor de ruta ó al jefe de la estación, y mediante el abono de la diferencia de precios con arreglo á la tarifa general. Si no avisaren previamente su deseo de cambiar de clase, han de abonar el importe total de un billete ordinario de la clase superior que hayan pasado á ocupar.

Cambios de destino. — Los viajeros con billetes de abono pueden apearse en cualquiera estación anterior á la de destino según dichos billetes, pero sin derecho alguno al reintegro de ninguna cantidad. El cupón correspondiente será recogido como si se hubiese recorrido todo el trayecto á que daba derecho. En las líneas de la Red Antigua de la Compañía de M. Z. A. se permite que el viajero que se haya apeado en una estación intermedia, en tales condiciones, pueda volver á la estación de partida mediante otro cupón igual al que sirvió para el viaje de ida.

Los viajeros con tarjeta de abono pueden viajar como quieran entre las estaciones extremas del trayecto á que

Digitized by Google

se refiera dicha tarjeta, pudiendo también apearse y emprender viaje en cualquiera de las estaciones intermedias.

Los viajeros con billetes ó tarjetas de abono, que quieran prolongar sus viajes fuera del trayecto indicado en dichos billetes ó tarjetas, han de tomar billetes ordinarios desde la estación de destino, según dichos billetes, á la del destino real que deseen; y, si fueren hallados, fuera de dicho trayecto, sin los referidos billetes ordinarios, tendrán que pagar el valor de estos billetes ordinarios, pero á contar desde el punto de procedencia, recogiéndose de todos modos, de los portadores de billetes de abono, los cupones correspondientes, que han de quedar anulados.

PÉRDIDA Y RECLAMACIONES.—La pérdida del billete de abono es considerada simplemente como la pérdida de un billete ordinario, sencillo ó de ida y vuelta cualquiera, sin derecho, por consiguiente, por parte del interesado, á substitución ó indemnización alguna.

Digitized by Google

La pérdida de la tarjeta de abono da derecho al interesado á que se le substituya por otra; pero sólo mediante aviso inmediato al jefe de la estación que la expendió, y después de transcurridos diez días de dicho aviso, á fin de que haya tiempo de prevenir á los agentes. Inútil es decir que si se halla la tarjeta extraviada en poder de otra persona, es recogida y anulada.

Los que hubieren adquirido billetes de abono, y por extravío ó enfermedad no hubieren utilizado todos sus cupones dentro del plazo fijado, no pueden reclamar reintegro alguno por este concepto. Tampoco puede reclamarse en el caso de fallecimiento de la persona que adquirió el billete de abono, antes de haberse apurado sus cupones.

En las líneas de la Red Antigua de la Compañía de M. Z. A. no tienen derecho tampoco á reclamación alguna los portadores de billetes de abono, porque se disminuya el número de trenes establecidos, ni porque tenga que aguardarse otro tren, por venir lleno el que tratare de habilitarse. Si, en este

Digitized by Google

último caso, tuviere que aguardarse al tren del día siguiente, se amplía en 24 horas el plazo de validez del billete.

Los portadores de tarjetas de abono renunciaron ya, al tomarlas: 1.º, á toda reclamación por suspenderse la explotación en el trayecto para que fueron expendidas dichas tarjetas; 2.º, á transportar consigo ó en los bultos que lleven en la mano, más de 10.000 pesetas en oro; 3.º, á hacer tráfico alguno de encargos ó equipajes, en perjuicio de las Compañías, pretextando pertenecerles los encargos ó equipajes que con tal objeto pudieren llevar; y 4.º, á pretender indemnización alguna ni á ejercer acción contra las Compañías, á causa de retrasos de trenes, de disminución del número de éstos, de cambios en el servicio y de falta de asientos en los trenes.

Billetes circulares

Los billetes circulares, que son aquellos á que se refieren la Tarifa especial X núm. 5 y sus adiciones, comprenden, como se ha visto, los billetes con itine-

Digitized by Google

rario á voluntad del viajero, los billetes para excursiones entre Orán y Madrid por el puerto de Cartagena, los billetes para excursiones por España en grupos por lo menos de 20 viajeros, y los billetes circulares por Francia, España, Argelia é Italia.

Estos billetes contienen, bajo sendas portadas, determinado número de cupones correspondientes á las diferentes partes de los viajes que se desee emprender, y es indispensable que todos ellos, excepto los billetes para excursiones de 20 viajeros, vayan firmados por el interesado y estén sellados en sus portadas por la oficina expendedora. Asimismo deben sellarse los cupones, por las diversas estaciones de salida, á medida que el viajero los utilice.

Los viajeros han de fijar de antemano los itinerarios de los billetes propiamente llamados circulares, indicando las estaciones de parada, y formando un circuito cerrado, que se ha de recorrer en una misma dirección y una sola vez, salvo en los casos en que

Digitized by Google

se entre en las líneas españolas y se salga de ellas por estaciones fronterizas distintas, comprendidas en la combinación.

Puede sin embargo comprender el viaje circular secciones adicionales á dicho circuito cerrado, que hayan de recorrerse dos veces, á lo sumo, en cada dirección, ó dos veces en la misma dirección, pero con la condición de que el conjunto de los trayectos que se hayan de recorrer dos veces no represente más de 25 por 100 del itinerario total, sin contar en este 25 por 100 los trozos de línea sin comunicación por ambos extremos, ni los afluentes á estaciones fronterizas. Están facultados los viajeros para hacer el viaje entre dos puntos dados, por una línea más corta que la escogida al formar el itinerario, con tal de que esta nueva línea sea de la misma Compañía que la línea escogida antes; y asimismo pueden los viajeros dejar de realizar el viaje por alguno ó algunos de los trayectos indicados en sus billetes, con la condición, en estos casos, de no reclamar reintegro alguno.

Digitized by Google

Para la formación del precio de un billete circular con itinerario á voluntad del viajero, se suman las distancias de aplicación, correspondientes á los recorridos parciales que el viajero indica en el mapa unido á la tarifa, y las distancias señaladas en dicho mapa se consideran indivisibles para los efectos del pago; pero, cuando la estación donde empiece y termine un itinerario no sea de las señaladas en el mapa, sino que esté comprendida entre dos de éstas, se contará sencillamente la distancia entre esta estación y la indicada como extrema del trayecto parcial, en el mapa, lo mismo en el comienzo del viaje que á su terminación. En los viajes con billetes circulares de itinerarios á voluntad del viajero, se permite el transporte de los niños de tres á seis años, por la mitad del precio establecido; pero con las otras clases de billetes circulares, no hay derecho alguno á reducción de precios para niños, como tampoco la hay para militares y marinos.

Digitized by Google

ADQUISICIÓN DE LOS BILLETES.—Pueden pedirse los billetes circulares con itinerario á voluntad del viajero, en cualquiera de las estaciones de las líneas que entran en la combinación; los billetes para excursiones entre Orán y Madrid por el puerto de Cartagena son expendidos sólo en Orán ó en Madrid; los billetes para excursiones por España en grupos de 20 viajeros por lo menos, son expendidos en la estación de Irún únicamente; y los billetes circulares por Francia, España, Argelia é Italia son expendidos en la estación de París, de la Compañía de los Ferrocarriles de París á Lyon y al Mediterráneo, y en las agencias que esta Compañía y la General Trasatlántica tienen establecidas en la misma capital de Francia.

El propio interesado es quien ha de pedir los billetes circulares con itinerario á voluntad del viajero, puesto que se ha de hacer la petición mediante un impreso que con un mapa facilitan las estaciones, y dicho interesado ha de firmar la petición, señalando en este mapa el itinerario del viaje que desee realizar.

Digitized by Google

Al pedirse el billete deben dejarse en garantía diez pesetas, de las que libra recibo la Compañía. Esta contrae la obligación de tener el billete disponible á los ocho días, laborables, de hecha la petición, y el interesado debe recogerlo ocho días después de este primer plazo, lo más tarde. Si así no lo hiciere, pierde las diez pesetas que dejó en garantía, y ha de constituir otra nueva para obtener el billete que desea, quedando á favor de la Compañía aquella fianza. Al recoger el billete ha de pagar su importe, el interesado, deduciéndose de este importe las 10 pesetas que antes dejara en garantía, mediante cancelación del recibo que para el caso libró antes la estación expendedora.

De la expendición de billetes para excursiones por España en grupos de 20 viajeros por lo menos, cuida el Servicio de Intervención de la Compañía del Norte. Hay que hacer el pedido con ocho días de anticipación, por lo menos. Debe trazarse el itinerario de forma que empiece la excursión en la frontera de Irún-Hendaya y termine en el mismo

Digitized by Google

punto, alcanzando hasta las líneas andaluzas comprendidas en esta combinación, mientras no resulte solución de continuidad entre los trayectos que se escojan. Al pedirse estos billetes deben aportarse los datos siguientes: 1.° Nombre y apellido de cada uno de los viajeros que constituyan el grupo; 2.° Clase del asiento que deben ocupar; 3.° Itinerario que debe seguirse á la ida; 4.° Itinerario que debe seguirse á la vuelta; y 5.° Población en que ha de quedar disuelto el grupo, que ha de ser una de las de Sevilla, Cádiz, Málaga, Granada ó Algeciras, exclusivamente.

VALIDEZ DE LOS BILLETES. — Todos los billetes circulares son personales é intransferibles. Los portadores de estos billetes están obligados á permitir la identificación de su persona por medio de la firma ó de la cédula, cuantas veces lo reclamen los agentes de las Compañías.

Los viajeros con billetes circulares de itinerario á voluntad del viajero, deben canjear sucesivamente los cupones de éstos por unos billetes especiales de

Digitized by Google

la clase correspondiente, que gratuitamente facilitan las estaciones, para los diferentes trayectos comprendidos en dichos billetes circulares, sin perjuicio de la facultad de los viajeros de detenerse en cualquiera estación del tránsito. Si alguno de estos billetes especiales fuere para un trayecto menor que el indicado en uno de los cupones del billete circular, se cortará en la estación de salida este cupón, á cambio de aquel billete especial, aun cuando sea éste para menor trayecto; en los demás casos, se cortarán los cupones que correspondan al billete especial que se entrega, ya sea un cupón por billete, ó varios cupones por un solo billete especial, si el trayecto para que ha de valer éste equivale á la suma de los trayectos indicados en aquéllos. Estos billetes especiales son recogidos por las estaciones de llegada, una vez terminado el recorrido á que se refieren, y no tienen valor alguno si no son presentados por los viajeros, á la vez que el billete circular correspondiente.

Los viajeros que, en grupos de 20 por

Digitized by Google

lo menos, hagan excursiones por España, han de ir provistos personalmente de su billete respectivo. La persona que figure como jefe del grupo ha de abonar el importe de dicho mínimo de billetes, aunque en realidad no alcance el grupo este número, y, en este caso, en la estación de Irún se inutilizarán los billetes que no se entreguen.

El plazo de validez de los billetes con itinerario á voluntad del viajero es de 45 días si alcanza el billete á 3.000 kilómetros, y de 60 días si pasa de este recorrido, empezándose á contar este plazo desde el día siguiente al en que se comience el viaje. Este plazo de validez puede prorrogarse por la mitad del tiempo estipulado, mediante el pago de 10 por 100 del precio total del billete; y aun puede prorrogarse por otro período igual, si se abona otro 10 por 100 del mismo precio. La petición y el pago de estas prórrogas pueden hacerse en el mismo momento en que se adquiera el billete, ó en cualquiera estación del itinerario, antes de expirar su validez, pudiendo los viajeros adquirir de una

Digitized by Google

vez los suplementos correspondientes á las dos prórrogas referidas.

El plazo de validez de los billetes para excursiones entre Orán y Madrid por el puerto de Cartagena, es de 30 días, lo que quiere decir que si, por ejemplo, es expendido uno de estos billetes en Madrid, el 1.º de Abril, su portador se ha de hallar de regreso en Madrid, lo más tarde, á las 24 del día 30 de Abril. Este plazo puede sin embargo ser prorrogado por uno ó por dos períodos de un mes cada uno, á contar desde el momento en que caduque el período anterior, mediante el abono, para cada período, de 10 por 100 del precio total del billete, satisfaciéndose en francos la parte correspondiente al transporte por mar, y en pesetas la parte correspondiente al transporte por ferrocarril. La petición y el pago de las prórrogas deben hacerse antes de la expiración del plazo de validez, ya sea en la estación de Madrid, ó en las oficinas de la Compañía Trasatlántica, en Cartagena ú Orán.

El plazo de validez de los billetes

Digitized by Google

para excursiones por España en grupos de 20 viajeros por lo menos, es de 25 días, á contar del siguiente al en que se empiece el viaje de ida.

El plazo de validez de los billetes circulares por Francia, España, Argelia é Italia, es de 90 días, á contar desde el siguiente al en que se empiece el viaje. Puede ser prorrogado este plazo por uno, dos y tres meses, mediante el abono de 10 por 100 del precio total del billete por cada mes á que alcance la prórroga, y mediante que se solicite ésta dentro del período de validez del billete ó de la prórroga anteriormente concedida, contándose la validez de cada prórroga desde la expiración del período de validez primero, ó de la prórroga precedente.

En los casos en que se suspendiere el servicio en la línea por donde haya de viajar inmediatamente el portador de un billete circular, será ampliado el plazo de validez de éste, en la estación en que ocurra la detención, por un período igual al que dicha detención represente, y sin que por ello se deba

Digitized by Google

abonar nada. Si hubiese de prestarse el servicio con transbordo, los portadores de billetes circulares estarán obligados, por lo que toca al pago de los gastos de transbordo, á lo mismo que los portadores de billetes ordinarios.

Se consideran nulos los cupones no adheridos á los cuadernos de los billetes circulares, y son recogidos si los viajeros no pueden presentar al mismo tiempo las demás partes de dichos billetes, excepto, naturalmente, los cupones correspondientes á los trayectos ya recorridos. De igual modo son tenidos por nulos los cupones referentes á trayectos no recorridos, y no utilizados al pasar por los empalmes en que debieran haberse habilitado, considerándose, en estos casos, que el viajero renunció á recorrer dichos trayectos.

Se consideran nulos los billetes con itinerario á voluntad del viajero, los billetes de excursiones por España en grupos de 20 viajeros por lo menos, y los billetes circulares por Francia, España, Argelia é Italia: 1.°, cuando se encuentren en poder de personas dis-

Digitized by Google

tintas de aquellas á cuyos nombres fueron expendidos; y, 2.º, cuando no hayan sido utilizados dentro del plazo de su validez, aunque sea por extravío, ó por enfermedad ó fallecimiento del interesado, ó por cualquiera otra causa. En ningún caso de éstos puede exigirse de las Compañías el reintegro de cantidad alguna.

Respecto á los billetes con itinerario á voluntad del viajero y á los de excursiones por España en grupos de 20 viajeros por lo menos, hay que tener presente, además, que, en estos casos de nulidad, son recogidos dichos billetes, sin perjuicio de proceder contra sus portadores en la forma que la ley previene respecto de los viajeros desprovistos de billete.

Respecto á los billetes circulares por Francia, España, Argelia é Italia, es también motivo de nulidad la carencia del sello de la estación de salida.

Trenes utilizables. — Los viajeros con billetes circulares tienen la facultad de tomar cualquiera de los trenes que lleven coches de la clase indicada

Digitized by Google

en dichos billetes. Se exceptúan únicamente los trenes de lujo, por lo que toca á los viajeros con billetes para excursiones por España en grupos de 20 personas por lo menos, á no ser que en dichos trenes hubiere asientos disponibles.

Los individuos que constituyan un grupo con billetes de excursiones por España, deben ir todos en el mismo tren, á la ida, y, si alguno quedare rezagado, podrán los demás continuar el viaje sin él, pero el rezagado perderá el derecho de utilizar su billete. A partir de la estación de llegada, en que se disuelva el grupo, podrán hacer dichos individuos el viaje de vuelta, independientemente unos de otros.

TRANSPORTE DE EQUIPAJES. — Los portadores de billetes circulares tienen derecho al transporte gratuito de 30 kilos de equipaje cada uno, en sus viajes por ferrocarril. Esta franquicia es sólo para 15 kilos cuando se trate de niños que paguen medio asiento. En el trayecto marítimo alcanza la franquicia hasta 100 kilos para los viajeros de 1.ª clase, 60 para los de 2.ª, y 30

Digitized by Google

para los de 3.ª Los excesos de equipaje, lo mismo en los trayectos por ferrocarril que en el marítimo, se han de pagar por las tarifas generales de cada Compañía.

En el servicio de viajeros con billetes circulares de itinerario á voluntad del viajero, y con billetes circulares por Francia, España, Argelia é Italia, se admiten los muestrarios como equipaje; pero con la condición de que vayan en maletas ó en cajas bien cerradas, y de que, en caso de retardo ó extravío, no quepa más reclamación de perjuicios que la que pueda formularse por la pérdida ó retraso de un equipaje; es decir, que las Compañías sólo han de indemnizar en tales casos el valor intrínseco y efectivo de las muestras, sin que en ninguno de ellos pueda exigírselas nada por perjuicio, con motivo de ventas ó de negocios no realizados.

Cuando haya alguna solución de continuidad entre dos trayectos de los viajes, los portadores de billetes circulares han de cuidar del traslado de su equipaje, de una estación á otra, para

Digitized by Google

facturarlo nuevamente, siendo de su cuenta todos los gastos.

CAMBIOS DE CLASE.—Los portadores de billetes circulares pueden pasar á ocupar asiento de clase superior á la de sus billetes, abonando previamente la diferencia entre el precio de un billete ordinario de la clase del circular, y el precio de un billete ordinario de la clase que se pase á ocupar. En los carruajes de lujo y en los coches-camas se han de abonar, además, por entero, los recargos correspondientes.

Cuando un viajero con billete circular pase á ocupar asiento de clase superior á la de dicho billete, sin autorización ni aviso previos, ha de pagar el doble de la diferencia entre el precio de un billete ordinario de la clase del circular, y el precio de un billete ordinario de la clase que se haya pasado á ocupar, contándose según el trayecto recorrido ilegalmente.

CAMBIOS DE DESTINO. — Los viajeros con billete circular de itinerario á su voluntad, pueden detenerse en todas las estaciones del tránsito, aun cuando

Digitized by Google

no hubiesen designado previamente los puntos de parada, y aunque el billete especial con que fueron canjeados uno ó varios cupones de los billetes circulares, indique, como estación de llegada, una más lejana que aquella en que dichos viajeros quieran detenerse; pero es preciso que cada vez que reanuden su viaje presenten en la estación el billete circular, con el especial que les fué facilitado, á fin de que en esta estación se autorice la continuación del viaje, mediante el sello que se pondrá en el lugar destinado á las detenciones en ruta.

Los viajeros con billetes para excursiones entre Orán y Madrid, y con billetes circulares por Francia, España, Argelia é Italia, pueden detenerse en todas las estaciones del tránsito; pero cada vez que reanuden su viaje deben presentar el billete en la estación de salida, para que en ésta se ponga el sello en el cupón correspondiente. En los billetes para excursiones entre Orán y Madrid debe inscribirse, además, la fecha de cada salida.

Digitized by Google

Los viajeros con billetes para excursiones por España en grupos de 20 personas por lo menos, pueden detenerse en todas las estaciones del tránsito, lo mismo á la ida que á la vuelta; pero, en el viaje de ida, la detención ha de ser colectiva. A cada detención deben también presentarse los billetes en la estación, al reanudarse el viaje, para que sean sellados en el lugar correspondiente.

Los viajeros con billetes circulares por Francia, España, Argelia é Italia, pueden hacer el viaje indistintamente en el sentido indicado en el itinerario, ó en sentido contrario; pero, una vez empezado el viaje en una dirección, debe seguirse en ésta. Los recorridos que se hagan fuera de itinerario, deben ser satisfechos al precio entero de la tarifa cuya aplicación corresponda, sin que puedan servir de compensación los trayectos á que pueda renunciar el viajero.

Los viajeros con billetes circulares, que recorran trayectos no comprendidos en los itinerarios, habrán de pagar

Digitized by Google

el doble del precio correspondiente al trayecto recorrido ilegalmente, contado con arreglo á la tarifa general.

PÉRDIDA Y RECLAMACIONES.—En caso de pérdida de los billetes para excursiones de Orán á Madrid, ó de interrupción ó abandono del viaje, fuere por la causa que fuere (enfermedad ó muerte, etc.), no hay derecho á exigir de las Compañías reembolso total ni parcial de ninguna clase.

Los portadores de billetes circulares con itinerario á voluntad del viajero, de billetes de excursiones por España en grupos de 20 viajeros por lo menos, y de billetes circulares por Francia, España, Argelia é Italia, renuncian á todo derecho de producir reclamaciones á causa de perjuicios ocasionados por disminución en el número de trenes y por falta de asientos de la clase á que corresponda su billete, pudiendo optar, en este último caso, por la ocupación de asientos de clase inferior, aunque sin derecho á reintegro de ningún género, ó por esperar el tren inmediato. En el caso de que este tren inmediato no pa-

Digitized by Google

sare ó saliere hasta el día siguiente, se ampliará en 24 horas el plazo de validez del billete.

Billetes semicirculares

Los billetes semicirculares son aquellos á que se refiere la Tarifa temporal T. C. núm. 2, combinada entre las Compañías del Norte, M. Z. A., Andaluces, Medina á Salamanca y Bobadilla á Algeciras, para itinerarios que principian y terminan en la frontera de Portbou-Cerbère y en la de Irún-Hendaya.

Están constituídos estos billetes por cuadernos, con tantos cupones cada uno cuantos sean los trayectos en que prudencialmente se haya dividido el itinerario, para facilitar el viaje, pudiendo añadirse á ellos otros trayectos potestativos, especificados en la tarifa.

En los viajes con los billetes semicirculares, son transportados gratuitamente los niños de menos de tres años, mientras sean llevados en brazos de las personas con quienes vayan. Los niños mayores de tres años, los militares y

Digitized by Google

los marinos no tienen derecho alguno á reducción de los precios de esta clase de billetes.

ADQUISICIÓN DE LOS BILLETES.—Pueden adquirirse los billetes semicirculares desde luego y sin más requisito que el pago de su importe, en cualquiera de las estaciones de cada itinerario, habilitadas expresamente para la venta; mas, si se quisiere añadir al itinerario, alguno de los trayectos potestativos ó complementarios, habría que solicitarlo con 24 horas de anticipación, para la agregación de los billetes adicionales correspondientes. En cualquiera de las demás estaciones podrán solicitarse y serán expendidos los billetes semicirculares, á ser posible, dentro de los ocho días después de hecha la petición.

Las peticiones de billetes adicionales ó complementarios en las estaciones habilitadas para la venta de billetes semicirculares, lo mismo que las peticiones de estos y de aquellos billetes en las estaciones no habilitadas, se formu-

Digitized by Google

larán por escrito en impresos que facilitarán dichas estaciones, y habrá que depositar en el acto de la petición, 10 pesetas de fianza, que se deducirán después del precio del billete en el momento en que éste sea recogido; mas, si después de 10 días de hecha la petición no se presentare el interesado para recoger y pagar el billete, quedarán las 10 pesetas de fianza á beneficio de la Compañía, por resarcimiento de gastos.

VALIDEZ DE LOS BILLETES. — Tanto los cupones de itinerario fijo como los cupones adicionales, serán válidos solamente para la persona que haya firmado la cubierta del cuaderno, y los portadores no podrán negarse á identificar su personalidad por medio de la firma, cuantas veces lo reclamen los agentes de las Compañías.

Los revisores, ó en su defecto los agentes de las estaciones de empalme ó de término, cortarán los cupones que se hayan utilizado por completo, y los de los trayectos no recorridos después de pasado el empalme correspondiente, pues, en este caso, se considera que el

Digitized by Google

viajero renunció á recorrer dichos trayectos.

El plazo de validez de los billetes semicirculares empieza á contarse desde el día siguiente al en que comienza el viaje, por lo que hay necesidad de presentar dichos billetes en la estación de entrada, para que, al sellarlos, se inscriban en ellos las fechas en que empieza y concluye la validez. En los mismos billetes se anotarán los plazos por que se prorrogue dicha validez en virtud de los billetes ó cupones adicionales que adquieran los viajeros, debiendo llevar esta anotación, indispensablemente, el sello de la estación que expende el billete adicional, que podrá usarse dentro del período para que resulte válido el billete semicircular.

El plazo de validez de estos billetes puede ser prorrogado por una sola vez y por un tiempo igual á un tercio del billete de itinerario fijo, prescindiendo del aumento que este plazo haya tenido por la agregación de billetes ó cupones adicionales, mediante el pago de 10 por 100 del precio de dicho billete,

Digitized by Google

prescindiendo también del sobreprecio alcanzado por virtud de los billetes complementarios adicionados. Este recargo de 10 por 100 se repartirá proporcionalmente entre las Compañías interesadas en el itinerario prorrogado.

Cuando se venda, con un billete semicircular, otro ajustado á la base de la tarifa combinada, francesa, núm. 105, g. v., el plazo total de validez para los dos billetes vendidos será el que resulte más largo, bien en el recorrido francés, bien en el español.

En caso de suspenderse el servicio en la línea por donde hayan de ir inmediatamente los viajeros, se ampliará, en la estación en que se detengan éstos, el plazo de validez de los billetes semicirculares, por un período igual al que represente la detención, sin que por ello deba percibirse cantidad alguna; y, si el servicio se prestase con transbordo, los viajeros abonarán los gastos que por tal concepto correspondan, ó quedarán en igual situación que los portadores de billetes ordinarios.

Todo cupón que se presente suelto

Digitized by Google

será considerado nulo y recogido si el viajero no puede presentar á la vez el billete semicircular y los cupones adicionales en él determinados, excepto la parte correspondiente á los trayectos ya recorridos.

Del mismo modo se consideran nulos y sin ningún valor los cupones de itinerario fijo y los adicionales correspondientes á trayectos que debieron ser recorridos desde empalmes ya pasados, pues se entenderá que los viajeros renuncian á dichos trayectos.

TRENES UTILIZABLES. — Los billetes semicirculares son valederos para viajar en todos los trenes que lleven carruajes de las clases mismas de dichos billetes.

TRANSPORTE DE EQUIPAJES. — Cada billete semicircular da derecho al transporte gratuito de 30 kilos de equipaje. El exceso debe pagarse con arreglo á las tarifas vigentes en cada Compañía.

Se admiten los muestrarios como equipaje, mientras vayan en maletas ó en cajas bien cerradas; y con la condición de que, en caso de retardo ó de

Digitized by Google

extravío, no pueda reclamarse por perjuicios, más que lo que pudiera hacerse por pérdida ó retraso de un equipaje, de modo que las Compañías sólo habrían de indemnizar, en tales casos, el valor intrínseco y efectivo de las muestras, sin que por modo alguno pueda exigírselas nada por perjuicios, con motivo de ventas ó negocios no realizados.

CAMBIOS DE CLASE.—Los portadores de billetes semicirculares pueden mejorar de clase en cualquiera de los trayectos comprendidos en sus itinerarios, lo mismo que cualquiera portador de billete ordinario, solicitándolo anticipadamente, y abonando en este trayecto la diferencia entre el precio de un billete ordinario de la clase que les corresponda, y el precio de otro billete ordinario de la clase que pasen á ocupar. Tienen también derecho á ocupar asientos en los carruajes de lujo si, pudiendo viajar en 1.ª clase, abonan los recargos correspondientes.

Los portadores de billetes semicirculares pueden tomar cupones adicionales de clase distinta de la de dichos bille-

Digitized by Google

tes, y hasta pueden tomarlos, á la vez, de las tres clases, indistintamente, para los diferentes trayectos suplementarios.

Cuando, sin aviso previo ni autorización, pasen los viajeros con billetes semicirculares á ocupar asientos de clase superior á la de dichos billetes, habrán de pagar el doble de la diferencia entre el precio de un billete ordinario de la clase que les corresponda, y el precio de otro billete ordinario de la clase que hayan pasado á ocupar, contándose según sea la distancia recorrida ilegalmente.

Cambios de destino.—Los viajeros con billetes semicirculares pueden empezar el viaje en cualquier punto del itinerario, y seguirlo indistintamente en el sentido que marque este itinerario, ó en el sentido opuesto; pero, una vez emprendido el viaje, deberán seguir en la dirección iniciada. Los términos de las líneas españolas, para los viajeros que vayan en dirección á Francia, se hallan en las estaciones de Hendaya y Cerbère; y los principios de dichas líneas, para los que sigan la di-

Digitized by Google

rección opuesta, se encuentran en las estaciones de Irún y Portbou.

Algunos trayectos de los itinerarios pueden permutarse por otros comprendidos en los mismos itinerarios, sin indicación previa, salvo para el caso de permuta entre los trayectos de Zaragoza á Barcelona, por Caspe ó por Lérida, en que la advertencia del viajero es indispensable, al adquirir el billete, á fin de hacerlo constar en el cupón respectivo, debiendo hacerse presente, además, que no pueden concederse billetes adicionales para las líneas afluentes á otras por las que no deba pasar el viajero. Así, por ejemplo, si no se solicitase el paso por la línea de Zaragoza á Barcelona, por Lérida, no podría pedirse billete adicional para la línea de Tardienta á Jaca.

Los viajeros con billetes semicirculares pueden detenerse en todas las estaciones de los itinerarios de dichos billetes, y de los trayectos adicionales pedidos; pero cada vez que se pongan en camino deben presentar su billete en la estación correspondiente, para que se

Digitized by Google

ponga el sello en el talón de la Compañía á que pertenezca el nuevo punto de salida.

Cuando, después de empezado un viaje, se quiera ampliar el itinerario con nuevos cupones, tendrán que ser éstos adquiridos á medida que se vaya llegando á los empalmes ó estaciones donde empiecen los trayectos suplementarios, siendo indispensable, para la obtención de estos cupones nuevos, la presentación del billete semicircular, á fin de anotar en él la ampliación del plazo de su validez.

El portador de un billete semicircular, á quien se encuentre recorriendo un trayecto no comprendido en su itinerario, deberá abonar el doble del precio que por tarifa general corresponda á dicho trayecto.

En los trayectos en que exista solución de continuidad para el servicio de viajeros, el traslado de una á otra de las estaciones será de cuenta del viajero con billete semicircular, inclusa la conducción del equipaje.

PÉRDIDA Y RECLAMACIONES.—En caso

Digitized by Google

de pérdida del billete semicircular, ó de abandono del equipaje, aunque sea contra la voluntad del interesado, no hay derecho á reclamación ni reintegro de cantidad alguna.

Billetes kilométricos

Los billetes llamados kilométricos, á que se refiere la Tarifa especial X número 11, están formados por cuadernos compuestos de varias hojas, para 200 kilómetros cada una, divididas en cupones valederos cada uno para 5 kilómetros. Llevan en la parte interior de la cubierta las fotografías y las firmas de los interesados.

Hay billetes kilométricos para 13 recorridos distintos, desde 2.000 hasta 12.000 kilómetros, ambos inclusive. Pueden usarse todos ellos por una sola persona; y los de 3.000 kilómetros en adelante pueden ser usados también por seis personas más de la familia del interesado, ó por una, dos ó tres personas que pertenezcan á una misma casa comercial ó industrial, como socios ó como dependientes, entendiéndose por

Digitized by Google

personas de la familia del interesado, la esposa, padres, padres políticos, hijos, hijos políticos, hermanos, hermanos políticos y uno ó dos sirvientes, con la condición de que todos habiten en el mismo domicilio que aquél; y debiendo justificarse la calidad de principal, socios ó dependientes de una misma casa comercial ó industrial, por medio de certificados del Registro Mercantil ó por los recibos corrientes de la contribución industrial, si se trata del principal de la casa; por medio de la escritura social ó por certificado del Registro Mercantil, si se trata de socios; y por medio de certificados del principal, director ó gerente de la casa, si se trata de dependientes.

Adquisición de los billetes.—Se ha de hacer la petición de billetes kilométricos por medio de un impreso que se facilita gratuitamente en cualquiera de las estaciones de las Compañías que entran en la combinación, acompañando una fotografía del peticionario y de los individuos de su familia ó de la casa

Digitized by Google

comercial ó industrial que con él deban utilizar el billete, dispuestos todos en un solo grupo, ó en dos.

Al pedirse billetes de carácter colectivo se han de expresar en el impreso los nombres y apellidos de todas las personas que hayan de utilizar dichos billetes, justificando su personalidad, parentesco, dependencia y domicilio por medio de las cédulas personales, además de los otros documentos antes indicados. Si se tratare de extranjeros, podrán substituirse las cédulas personales por documentos análogos que justifiquen la nacionalidad y las relaciones de parentesco ó comerciales que se aleguen.

El peticionario de un billete kilométrico ha de depositar, al hacer el pedido, 10 pesetas en concepto de fianza, á cambio de un recibo provisional en que se indicará el plazo, que no podrá pasar de 10 días, en que quedará el billete á disposición del interesado. Éste debe recoger el billete, lo más tarde, á los 20 días de haberlo pedido, y, si no lo hiciere, perderá las 10 pesetas de la

Digitized by Google

fianza, y tendrá que constituir otra igual, con otro pedido, para obtener su billete. Al recogerse el billete en tiempo oportuno, se deducen las 10 pesetas de la fianza, del precio del billete, que entonces se ha de satisfacer, entregándose á la vez el recibo provisional que fué librado en la estación expendedora.

VALIDEZ DE LOS BILLETES.—Los billetes kilométricos son únicamente valederos para las personas cuyas firmas y fotografías figuran en ellos. Para los efectos de los viajes colectivos se considera que uno ó dos niños de tres á seis años equivalen á una persona adulta; tres ó cuatro niños, á dos personas adultas; y cinco ó seis niños, á tres adultos.

En los viajes colectivos pueden hacer uso de los billetes kilométricos, los parientes, socios ó dependientes del interesado, sin necesidad de la presencia de éste, con tal de que lleve consigo uno de ellos, y exhiba, el billete matriz; pero los puntos de procedencia y de destino deben ser los mismos, en cada viaje, para todos los que al mismo

Digitized by Google

tiempo utilicen el billete, vayan ó no en compañía de su titular.

Los interesados en un billete kilométrico pueden recorrer el número de kilómetros á que les da derecho su billete, cuando lo estimen conveniente, dentro del plazo de validez de éste. El plazo de validez empieza á contarse inmediatamente después de los diez días siguientes al de la fecha consignada en el billete, sin que esto sea obstáculo para que el interesado ó interesados puedan utilizarlo en seguida de haberlo recibido. En el caso de que se suspendiese el servicio en la línea por donde circulare un viajero con billete kilométrico, se ampliará el plazo de validez del billete complementario correspondiente al trayecto que se esté recorriendo, en la estación en que tenga lugar la detención, por un período igual al que esta interrupción represente; y, si el servicio hubiese de prestarse con transbordo, el portador del billete kilométrico habrá de abonar el gasto que por tal concepto corresponda, siempre que los portadores de billetes ordina-

Digitized by Google

rios hayan de satisfacer también dicho gasto.

Los billetes kilométricos pueden ser utilizados en todas direcciones, pudiendo con ellos recorrerse varias veces un mismo trayecto, sin otra limitación que la de contarse diez kilómetros como mínimo de cada viaje, y la de que, cuando excedan de 10 kilómetros los viajes, se cuenten las distancias por fracciones indivisibles de cinco kilómetros.

Los portadores de billetes kilométricos han de presentar éstos, al emprender un viaje, en la estación de salida, para que ésta les facilite los correspondientes billetes complementarios á cambio de los cupones que habrán de cortarse del billete matriz, según la distancia que se haya de recorrer, pues éste no tiene valor alguno sin que se realice el canje de que se acaba de hablar. Los billetes complementarios sirven expresamente para el tren y para el trayecto en ellos indicados, y no pueden ser facilitados en los casos siguientes: *a),* cuando en la estación de

Digitized by Google

salida no se expendan billetes ordinarios para el tren y destino que se deseen, ó cuando el interesado, por querer utilizar un tren en que se exija un mínimo de recorrido, se resista á que se corten de su billete los cupones necesarios para formar este mínimo; *b)*, cuando haya soluciones de continuidad en el servicio de viajeros, para el viaje que se desee, pues, en este caso, sólo podrán librarse billetes complementarios hasta la estación en que se interrumpa el servicio directo; *c)*, cuando todo el trayecto que se desee recorrer no pertenezca á las Compañías interesadas en la combinación, pues, en este caso, sólo se librarán billetes complementarios hasta el empalme con la línea de la Compañía extraña á la combinación; y *d)*, cuando se pretenda utilizar un tren especial que sólo admita viajeros con billetes de ida y vuelta, á no ser que los interesados abonen, en cupones, por el viaje de ida, la distancia correspondiente hasta la estación en que termine el recorrido del tren, y, por el de vuelta, la distancia hasta un punto para el

Digitized by Google

que se admitan viajeros con billetes de vuelta.

Ni el billete kilométrico ni el billete complementario bastan por sí solos y separadamente; es preciso presentar los dos á la vez. Así pues, cuando, durante el viaje, no pueda presentar el viajero dichos billetes, se procederá del modo siguiente: Si no puede presentarse el billete complementario, y sí el kilométrico, se cortarán de éste los cupones necesarios para formar el recorrido entre los puntos de procedencia y de destino, y el viajero pagará, además, el importe de un billete ordinario entre dichos dos puntos. Si no puede presentarse el billete kilométrico, y sí el complementario, tendrá que pagarse el importe de un billete ordinario entre los puntos de procedencia y de destino.

Cuantas veces sean reclamados los billetes kilométricos y complementarios por los agentes de la Compañía, tendrán que ser exhibidos; y serán recogidos, por nulos, cuando se encuentren en poder de quien no tenga derecho á usar de ellos, cuando no lleven las firmas de

Digitized by Google

los interesados ó no aparezcan contraseñadas las fotografías, y cuando se pretenda utilizarlos fuera del plazo de su validez, bien por haberse extraviado los billetes, por haber estado enfermo el interesado ó por cualquiera otra causa. En ninguno de estos casos puede reclamarse de las Compañías el reintegro de cantidad alguna.

TRENES UTILIZABLES. — Los billetes kilométricos son valederos para todos los trenes que lleven carruajes de la clase que en dichos billetes se indique, siempre que en la estación de salida se despachen billetes ordinarios de la misma clase.

TRANSPORTE DE EQUIPAJES. — Cada viajero con billete kilométrico tiene derecho al transporte gratuito de 30 kilos de equipaje. El exceso se ha de pagar por las tarifas generales de las distintas Compañías. Se admiten los muestrarios como equipaje, pero con la condición de que vayan en maletas ó en cajas bien cerradas, y de que, en el caso de retardo ó de extravío, no se haga mayor reclamación que la que quepa por la

Digitized by Google

pérdida ó retraso de un equipaje, pues las Compañías no han de indemnizar otro valor que el intrínseco y efectivo de las muestras, sin atender á perjuicio alguno ocasionado por ventas ó negocios no realizados.

Los viajeros con billetes kilométricos no pueden transportar consigo, ni en los bultos que lleven como equipaje, una cantidad de oro superior á 10.000 pesetas; ni pueden conducir, con perjuicio de las Compañías, bultos ó paquetes que no sean de su pertenencia; ni pueden facturar, como equipaje propio, el que corresponda á otros viajeros. Los que lo hicieren, serán considerados como defraudadores, y entregados á la autoridad para el castigo consiguiente.

En los trayectos en que haya alguna solución de continuidad para el servicio de viajeros, correrá de cuenta de los viajeros el traslado y la conducción del equipaje desde una estación á otra.

Cambios de clase. — Los portadores de billetes kilométricos de 2.ª y de 3.ª clases pueden mejorar de asiento, mediante aviso, en iguales condiciones

Digitized by Google

que los portadores de billetes ordinarios, abonando la diferencia que proceda, por la tarifa general; y de igual modo los portadores de billetes de 1.ª clase, adquiridos directamente ó por cambio de asiento, pueden ocupar los de los carruajes de lujo y de los coches-camas, pagando los recargos establecidos para la utilización de estos carruajes. Estos mismos portadores de billetes de 1.ª clase pueden tomar asiento en los trenes que sólo lleven carruajes de 2.ª y 3.ª, siempre que por esto no exijan indemnización alguna.

Cuando los viajeros con billetes kilométricos ocupen asientos de clase superior á la de sus billetes, sin que haya mediado aviso previo, ó sin que estén autorizados para ello, tendrán que pagar el doble de la diferencia que por tarifa general corresponda, entre el valor de un billete ordinario de la clase del billete kilométrico, y el valor de un billete ordinario de la clase que se haya pasado á ocupar.

Cambios de destino. — Los viajeros con billete kilométrico, que recorran un

Digitized by Google

trayecto mayor que el representado por los cupones cortados para la entrega del consiguiente billete complementario, tendrán que facilitar su respectivo billete kilométrico para que se corten de él los cupones correspondientes al trayecto recorrido con exceso, y tendrán que satisfacer, además, el importe de un billete ordinario para el mismo trayecto.

Si dichos viajeros se detuvieren en una estación anterior á la designada como de destino en el billete complementario, se entiende que renuncian al resto del recorrido, y deberán por consiguiente entregar en la estación en que se detengan, dicho billete complementario, como si lo hubiesen utilizado del todo.

PÉRDIDA Y RECLAMACIONES.—La pérdida de los billetes kilométricos no da lugar á reintegro alguno ni á reclamación de ninguna clase.

Los portadores de billetes kilométricos no tienen derecho á reclamación alguna por perjuicios ocasionados con motivo de disminuciones del número de

Digitized by Google

trenes y por falta de asientos de las clases que correspondan á dichos billetes, pudiendo optar, en este último caso, por ocuparlos de clase inferior, aunque sin derecho á ningún reintegro. Si, con tal motivo, esperasen los viajeros el tren inmediato, y éste no pasare hasta el día siguiente, se ampliará la validez del billete kilométrico por 24 horas.

Cuanto se ha dicho hasta ahora, lo mismo por lo que toca á los precios que á las condiciones de la Tarifa especial X número 11, ó sea la de los llamados billetes kilométricos, se refiere á la tarifa vigente en la fecha en que se escribe este capítulo; mas, debe advertirse que, cuando salga á luz el presente tomo, se habrá sometido seguramente á la aprobación de la Superioridad una modificación de dicha Tarifa especial X número 11, que abarca los siguientes extremos:

Subsisten en la nueva tarifa los billetes kilométricos para 13 recorridos

Digitized by Google

distintos, desde 2.000 hasta 12.000 kilómetros, ambos inclusive, que pueden ser usados por una sola persona; pero, así como en la Tarifa vigente, los billetes de 3.000 kilómetros en adelante, pueden ser usados también por seis personas más de la familia del interesado, ó por una, dos ó tres personas que pertenezcan á una misma casa comercial ó industrial, en la nueva Tarifa se ha establecido, para los *billetes de familia*, lo mismo que para los *billetes comerciales ó industriales,* una escala gradual, por la que los billetes de 3.200 kilómetros, ó más, podrán ser utilizados por dos personas; los de 3.800 kilómetros, ó más, por tres personas; los de 4.400 kilómetros, ó más, por cuatro personas; y los de 5.000 kilómetros, ó más, por cinco personas, ya sea que pertenezcan estas personas á una misma familia, ó á una misma casa comercial ó industrial.

Además: en la Tarifa vigente se fija en 10 kilómetros el mínimo de cada viaje con billetes kilométricos; y en la nueva Tarifa se eleva á 30 kilómetros

Digitized by Google

este mínimo. Los plazos de validez resultan asimismo diferentes en la nueva Tarifa, puesto que el máximo de dichos plazos se reduce á 12 meses, en vez de llegarse á 15 meses, para los billetes de 12.000 kilómetros, como en la Tarifa que hoy rige. Introdúcese también en la nueva Tarifa el principio de que los niños de tres á seis años, si bien tienen opción á medio billete cuando se trata de billetes ordinarios, cuando se quiera utilizar para ellos los billetes kilométricos, deberá pagarse lo mismo que si se tratase de adultos. Y, en fin, por la Tarifa vigente se impone á los viajeros con billete kilométrico colectivo, la obligación común de unas mismas estaciones de partida y de destino, mientras que por la nueva se llega á consentir que los que tengan derecho á usar de un billete colectivo puedan viajar entre diferentes puntos, con tal de que vayan en el mismo tren y puedan presentar así el billete matriz.

Respecto á los precios, partiendo del supuesto de que en todas las líneas se aplica una base uniforme de 0,10 pese-

Digitized by Google

tas en 1.ª clase, 0,075 ptas. en 2.ª y 0,045 ptas. en 3.ª, se empieza en la nueva Tarifa por una reducción de 25 por 100, para llegar gradualmente á la rebaja máxima de 40 por 100, en vez de la de 50 por 100, que es la rebaja límite de los billetes actuales.

Billetes para jornaleros y sus familias

Estos billetes, de carácter colectivo, son entregados al capataz ó mayoral de todo grupo de jornaleros que los solicite.

La Compañía del Norte facilita, además, á dicho capataz, tantos billetes personales cuantos sean los individuos que formen el grupo, exigiendo que sean éstos, cinco por lo menos, y que recorran 100 kilómetros, como mínimo, ó que paguen por este recorrido.

La Compañía de M. Z. A. prescinde de los billetes personales, y no entrega más que el billete colectivo al capataz, exigiendo que sean diez por lo menos los individuos que constituyan cada grupo, y que recorran 200 kilómetros, cuando menos, ó que paguen como si los recorriesen.

Digitized by Google

ADQUISICIÓN DE LOS BILLETES. — El capataz que solicite un billete colectivo, además de identificar su persona por medio de la cédula, ha de presentar una lista nominal de los individuos que compongan el grupo, certificada y sellada por el alcalde del pueblo de procedencia, en la que conste que dichos individuos son jornaleros, ó de las familias de éstos.

VALIDEZ DE LOS BILLETES. — Para que sea válido el billete colectivo de que se trata, cuando se viaje por las líneas de la Compañía del Norte, es indispensable que las personas que compongan el grupo lleven cada una su respectiva cédula personal, que ha de ser precisamente de 11.ª clase, y que debe ser exhibida, no sólo en los despachos de billetes, sino cuantas veces lo requieran los interventores en ruta. Sólo quedan eximidos de este requisito los viajeros de menos de catorce años.

TRENES UTILIZABLES.—La Compañía del Norte tiene establecido que los portadores de billetes para jornaleros y sus familias sólo pueden viajar en los ca-

Digitized by Google

rruajes de 3.ª clase de los trenes de mercancías que admitan viajeros, y de los trenes mixtos que designe el Servicio de Movimiento.

La Compañía de M. Z. A. sólo permite la utilización, con tales billetes, de los trenes mixtos, y en 3.ª clase.

TRANSPORTE DE EQUIPAJES.—Los viajeros con billetes para jornaleros y sus familias, no pueden transportar otro equipaje que el que reglamentariamente puede llevarse en la mano.

CAMBIOS DE CLASE. — A los viajeros con billetes para jornaleros y sus familias no les es permitido cambiar de clase, en las líneas de la Compañía del Norte, ni aun abonando la diferencia entre lo satisfecho individualmente y lo que debería pagarse por el asiento que se pretendiere ocupar; y si, á pesar de esto, se hallase alguno de los portadores de dichos billetes, en asiento de clase superior, será considerado como viajando sin billete, y tendrá que pagar el doble del precio de un billete ordinario de la clase que se halle ocupando, desde el punto en que hubiese tomado

Digitized by Google

el tren, hasta el de destino, ó bien desde el punto de la última intervención, en que no se hubiese notado la falta, hasta la estación inmediata al punto en que se note ésta, en la que habrá de volver el viajero al asiento que le corresponda. La Compañía del Norte no consiente, además, que en ningún compartimiento se coloque mayor número de viajeros que el reglamentario, ni aun cuando lo solicitaren los interesados.

Cuando en las líneas de la Compañía de M. Z. A. se encuentra algún viajero con billete colectivo para obreros y sus familias, ocupando asiento de clase superior á la que le corresponde, ha de pagar el precio de un billete ordinario para el trayecto en que haya habido el cambio de clase, sin tenerse para nada en cuenta la cantidad satisfecha por dicho billete colectivo.

CAMBIOS DE DESTINO. — Cuando todo el grupo de obreros que viajen con un billete colectivo se detenga en una estación anterior á la de destino, no habrá derecho á la devolución de cantidad alguna.

Digitized by Google

Si alguno de los individuos de dicho grupo se separase de éste, en las líneas de la Compañía de M. Z. A., antes de llegar á la estación de destino, habrá de pagar el doble de la diferencia entre la parte alícuota que le corresponda de la cantidad abonada por todo el grupo, y el valor de un billete ordinario por el trayecto recorrido.

Cuando por cualquier causa imprevista quiera seguir un grupo de obreros, que viaje por las líneas de la Compañía del Norte, más allá de la estación de destino, y se avise con tiempo al interventor ó conductor, tendrá que abonarse el exceso que corresponda al aumento de recorrido, por la propia tarifa especial, mediante un suplemento que extenderá dicho interventor en ruta; mas, si no se avisare y, sin embargo, se prosiguiere el viaje, tendrá que abonarse el doble del valor de los billetes ordinarios correspondientes, desde la estación de destino del billete colectivo, hasta el punto en que se notare la infracción, debiendo apearse el grupo en la estación inmediata, ó bien

Digitized by Google

pagar los billetes ordinarios que correspondan, desde esta estación á la que se desee, como nuevo destino.

PÉRDIDA Y RECLAMACIONES. — Si se perdiere un billete colectivo para grupos de obreros y sus familias, quedarán éstos simplemente como viajeros sin billete, y sin derecho á ninguna clase de reclamación ni reintegro.

Billetes colectivos para individuos de las bandas civiles ó de las empresas de espectáculos públicos

Estos billetes, de carácter colectivo, son entregados á las personas que los soliciten, en representación de los individuos de las bandas civiles ó de las empresas de espectáculos públicos, como actores, cantantes, gimnastas, toreros, etc.

La concesión de estos billetes á las bandas civiles se hace únicamente cuando se compongan dichas bandas de 25 individuos por lo menos, viajen en 3.ª clase y recorran á la ida ó á la vuelta una distancia mínima de 25 kilómetros, ó bien paguen como si se tratare de 25 individuos y de un recorrido

Digitized by Google

de 25 kilómetros, aun cuando no sean tantos ni sea tan largo el viaje.

La concesión á las empresas de espectáculos públicos se hace únicamente cuando se componga el grupo de artistas, de 10 individuos por lo menos, y viajen éstos en 2.ª clase, ó bien paguen como si se tratase de 10 individuos, aun cuando no sean tantos los del grupo.

En la concesión de los billetes colectivos de que se trata, se considera que los niños menores de tres años están exentos de pago, mientras sean llevados en brazos; pero por los niños de tres á seis años debe pagarse, no la mitad de lo que corresponda según el billete colectivo, sino la mitad de un billete ordinario para cada niño.

Adquisición de los billetes. — Los billetes colectivos para bandas civiles y empresas de espectáculos públicos han de ser solicitados en las Oficinas del Tráfico de la Compañía en cuyas líneas ha de empezar el viaje, con tres días de anticipación por lo menos, sin contarse en éstos los domingos y días

Digitized by Google

festivos, mediante un modelo que se facilita en todas las estaciones, y que hay que firmar por duplicado. En el modelo ó petición referente á bandas civiles hay que hacer constar los nombres y apellidos de la persona que vaya al frente de la banda, y de todos los demás individuos de ésta, las estaciones de procedencia y de destino, y las fechas de salida y de regreso, ó bien la del día en que se piense salir de la estación de destino para otro nuevo, puesto que los billetes colectivos de que se trata sólo se facilitan para cada viaje simple, y las estaciones que sucesivamente sean de salida han de saber con tiempo los billetes de esta clase que han de facilitar.

En el modelo ó petición referente á empresas de espectáculos públicos hay que hacer constar los nombres y apellidos de la persona que vaya al frente del grupo, y de todos los demás artistas que figuren en éste, las estaciones de procedencia y de destino, la fecha de salida, y si hay que transportar ó no equipaje.

Digitized by Google

De las Oficinas del Tráfico se manda á la estación de salida una autorización firmada por el Jefe del Servicio, y sellada, mediante la que se facilita al peticionario el billete colectivo que solicitó; pero hay que recoger éste antes de pasados ocho días de haber librado la citada autorización el Servicio del Tráfico; y sólo es entregado dicho billete después de cerciorarse el jefe de la estación, de que los individuos que se presentan para utilizarlo son los indicados en la autorización, mediante las cédulas personales respectivas, que exhibirán cuantas veces sean para ello requeridos.

Si no son recogidos dichos billetes colectivos dentro del plazo de ocho días, indicado, se consideran caducadas las autorizaciones concedidas, que son devueltas al Servicio del Tráfico, como nulas; y, si fueron recogidos dichos billetes, se remiten las autorizaciones respectivas á Intervención, con el sello de la estación de salida, la fecha del viaje y el número del tren en que se realice el transporte.

Digitized by Google

VALIDEZ DE LOS BILLETES. — Los billetes colectivos de que se trata son valederos exclusivamente para los individuos indicados en la solicitud hecha al Servicio del Tráfico; y por ningún concepto pueden las estaciones introducir modificación alguna en el texto de las concesiones, ni menos ampliarlas á favor de individuos que no figuren en dicha solicitud, cualquiera que sea la razón que para ello se aduzca. Puede sin embargo admitirse que se reduzca el número de individuos á que alcance la validez del billete colectivo, con tal de que este número no quede inferior á 25, si se trata de bandas civiles, y á 10, si se trata de empresas de espectáculos públicos, ó con tal de que se pague como si se tratase de estos números de individuos.

TRENES UTILIZABLES. — Los portadores de billetes colectivos para bandas civiles sólo pueden viajar en los trenes que lleven carruajes de 3.ª clase, inclusos los de mercancías habilitados para el transporte de viajeros.

Los portadores de billetes colectivos

Digitized by Google

para empresas de espectáculos públicos sólo pueden viajar en los trenes que lleven carruajes de 2.ª clase, con excepción de los expresos, y con tal de que estos trenes tengan enlace mutuo en los empalmes que deban utilizarse, ó de que, á falta de enlace, se continúe el viaje en el tren más inmediato.

TRANSPORTE DE EQUIPAJES. — Los viajeros con billete colectivo para bandas civiles no tienen derecho al transporte gratuito de otro equipaje que el que pueden llevar en la mano, reglamentariamente.

Los viajeros con billete colectivo para empresas de espectáculos públicos tienen derecho al transporte de 30 kilos de equipaje por cada viajero, y deben pagar los excesos por la tarifa general, como los demás viajeros, y sin reducción alguna.

CAMBIOS DE CLASE. — El portador de un billete colectivo de cualquiera de las dos clases de que se trata, y asimismo los demás individuos que formen los grupos á que dichos billetes colectivos se refieren, no pueden mejorar de

Digitized by Google

clase ni aun abonando la diferencia entre lo satisfecho y lo que correspondiera pagar por los asientos que pretendieren ocupar.

Los viajeros con billetes colectivos de las clases de que se trata, á quienes, á pesar de lo dicho, se hallare ocupando asientos de clase superior á la de dichos billetes, habrán de pagar el importe de sendos billetes ordinarios de la clase que hayan pasado á ocupar, por todo el trayecto en que hayan viajado en estas condiciones, sin tenerse para nada en cuenta lo que se haya satisfecho por los billetes colectivos mencionados.

Cambios de destino. — El portador de un billete colectivo para bandas civiles y empresas de espectáculos públicos puede detenerse, junto con todos los demás individuos que formen su grupo, en cualquiera estación anterior á la del punto de destino; pero no se puede por ello reclamar la devolución de cantidad alguna; y, si se trata de empresas de espectáculos públicos, con equipaje que haya de quedar en la

Digitized by Google

estación en que quieran apearse, debe avisarse al conductor del tren ó al jefe de dicha estación, para que éste disponga la descarga del referido equipaje, si con ello no se ha de producir perturbación en el servicio.

Los individuos de un grupo con billete colectivo, que, separándose del portador del billete, abandonen el tren antes de llegar á la estación de destino, habrán de pagar el doble de la diferencia entre la parte alícuota que del valor de billete les toque, y el valor de los billetes ordinarios que por el trayecto recorrido les correspondan.

PÉRDIDA Y RECLAMACIONES.—La pérdida de los billetes colectivos de que se trata deja á los individuos que con ellos fueron favorecidos, en la situación de viajeros sin billete.

Como quiera que las concesiones de estos billetes son puramente graciosas, las personas á cuyo favor fueren extendidos no tienen derecho á reclamar modificación alguna en el servicio, considerándose nulas dichas concesiones si su cumplimentación obligare á alterar

Digitized by Google

la composición de los trenes ó á perjudicar el servicio en lo más mínimo.

De conformidad con lo que debe expresarse en las cartas de petición de billetes colectivos para bandas civiles y empresas de espectáculos públicos, los individuos de estas bandas y empresas renuncian á toda reclamación por retrasos ó faltas de enlace en los trenes.

Tarifas de las Compañías francesas. — Del mismo modo que se ha hecho con las tarifas para el transporte de viajeros, que rigen en las líneas de las Compañías españolas del Norte y de M. Z. A., se considerarán, respecto de las líneas de las Compañías francesas: 1.°, las tarifas legales; 2.°, las tarifas generales de aplicación; y 3.°, las tarifas especiales.

Respecto de las *tarifas legales,* bastará decir que las bases de percepción por que se rigen la mayoría de las líneas de las Compañías francesas, son las de 0,10 francos por viajero y kiló-

Digitized by Google

metro, en 1.ª clase; 0,075 francos, en 2.ª clase; y 0,055 francos, en 3.ª clase.

Respecto de las *tarifas generales de aplicación* que rigen en las líneas de las Compañías del «Nord», del «Est», del «Paris-Lyon-Méditerranée», del «Orleans», del «Midi» y del «Ouest», hay que decir que las bases de percepción, sin impuesto alguno, son las siguientes:

0,10	francos	por	viajero	y kilómetro	en 1.ª	clase
0,0675	»	»	»	»	en 2.ª	»
0,044	»	»	»	»	en 3.ª	»

En las líneas del Estado rige excepcionalmente la base de 0,091 francos, en 1.ª clase; mas, para las clases 2.ª y 3.ª rigen las mismas bases de 0,0675 y 0,044 francos, respectivamente, que en las líneas de las grandes Compañías.

Y, como quiera que se aplica sobre los precios calculados según las bases antedichas, un recargo de 12 por 100 en concepto de impuesto del Gobierno, resultan en definitiva los siguientes precios, por viajero y kilómetro:

En las líneas de las seis Compañías antes citadas:

Digitized by Google

0,112	francos	en 1.ª	clase
0,0756	»	en 2.ª	»
0,04928	»	en 3.ª	» ;

y en las líneas de la Red del Estado:

0,10192	francos	en 1.ª	clase
0,0756	»	en 2.ª	»
0,04928	»	en 3.ª	»

Las condiciones de aplicación más importantes de las tarifas generales para el transporte de viajeros, en las líneas de las grandes Compañías francesas, son las siguientes.

ADQUISICIÓN DE LOS BILLETES. — Se efectúa el transporte de viajeros mediante la adquisición y pago previos de los billetes correspondientes.

Para los niños de 3 á 7 años hay que adquirir y pagar medio billete, con derecho á ocupar asiento completo; mas, si van dos niños en un mismo compartimiento, sólo podrán ocupar entre los dos un solo asiento.

Los niños menores de tres años son transportados gratuitamente, mientras sean llevados en brazos.

VALIDEZ DE LOS BILLETES. — Los bi-

Digitized by Google

lletes adquiridos son únicamente valederos en la fecha y para la clase de asiento que en ellos se indiquen.

Los viajeros han de exhibir sus billetes cuantas veces sean requeridos para ello por los agentes de las Compañías.

TRENES UTILIZABLES. — Pueden utilizarse todos los trenes en que haya carruajes de la clase á que los billetes se refieran.

TRANSPORTE DE EQUIPAJES. — Cada viajero tiene derecho al transporte gratuito de 30 kilos de equipaje. Los excesos de éste habrán de pagarse aparte.

CAMBIOS DE CLASE. — Los viajeros que en todo ó en parte del recorrido quieran pasar á ocupar asientos de clase superior á la indicada en los billetes, deben avisar anticipadamente al conductor del tren, y pagar, por el trayecto en que se lleve á efecto el cambio, un suplemento por valor de la diferencia entre el precio del asiento indicado en el billete, y el del asiento que se haya pasado á ocupar, con arreglo á la tarifa ordinaria.

CAMBIOS DE DESTINO. — Los viajeros

Digitized by Google

pueden detenerse en cualquiera estación anterior á la de destino indicada en el billete. Si quieren prolongar su viaje, deben avisar también anticipadamente al conductor del tren, y pagar un suplemento por el trayecto entre la estación del destino primitivo y la del que después se desee, con arreglo á la tarifa ordinaria.

PÉRDIDA Y RECLAMACIONES. — Los viajeros que no puedan entregar sus billetes en ruta ó en la estación de llegada, han de pagar, antes de salir de dicha estación, el precio del asiento correspondiente, calculado desde el punto en que se haya hecho la última revisión general, á no ser que pueda justificarse el verdadero punto de origen, en cual caso se calculará el precio á partir de este punto.

Las *tarifas especiales* establecidas en las líneas de las grandes Compañías francesas, son tan numerosas, y, lo mismo que las que rigen en las líneas

Digitized by Google

de las Compañías españolas, afectan tantas y tan diversas formas, que conviene, como se hizo también con las tarifas especiales españolas, tratar de ellas separadamente y con toda detención, viendo, en cuanto quepa y sea necesario, como se diferencian las que cada Compañía tiene establecidas para su tráfico local, y las que aparecen como combinadas para el transporte de viajeros por las líneas de las siete grandes redes francesas.

Hay que distinguir desde luego entre las tarifas especiales locales de cada una de las siete grandes redes francesas, y las tarifas especiales combinadas entre éstas; y hay que ver asimismo, separadamente, cuáles son dichas tarifas, y cuanto de más importante se note en las condiciones de su aplicación.

Véanse, en los doce cuadros siguientes, las tarifas especiales de cada una de las seis grandes Compañías francesas y de la red del Estado, para el transporte de viajeros, y las tarifas análogas que hay establecidas en común para todas las grandes redes refe-

Digitized by Google

ridas, entre sí. Estas tarifas especiales combinadas se dividen, para mayor claridad, según se verá, en cinco cuadros, separadamente: uno para las de carácter local y combinado á la vez; otro para los billetes sencillos de carácter exclusivamente combinado; otro para los billetes de ida y vuelta, de igual clase; otro para los carnets y billetes circulares; y otro para las tarjetas de abono.

Digitized by Google

Tarifas especiales de la Compañía del «Nord», para el transporte de viajeros

CALIDAD DE LOS BILLETES Y TARJETAS	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
Billetes sencillos.		
Entre distintas estaciones de la Red	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para colonos que se trasladen á Argel con sus familias, y para emigrantes y repatriados á Ultramar	3.ª	50 p. 100
Billetes de ida y vuelta.		
Entre París y todas las estaciones para donde se expendan billetes sencillos desde ó para París; y desde ó para determinadas estaciones del interior de la Red	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Colectivos, llamados de familia, para tres ó más personas, y para un recorrido mínimo de 100 kilómetros entre ida y vuelta, desde todas las estaciones, con ocasión de fiestas ó vacaciones	1.ª, 2.ª y 3.ª	
De temporada, por 33 días y un recorrido mínimo de 100 kilómetros entre ida y vuelta, para facilitar la concurrencia á baños de mar y establecimientos termales . . .	1.ª, 2.ª y 3.ª	

Digitized by Google

gos y días festivos, desde todas á determinadas estaciones	2.ª y 3.ª	
Para obreros con el trabajo fuera de su residencia, sólo valederos para determinados trenes	2.ª	
Billetes circulares.		
Para excursiones á determinadas localidades. Se expenden en todas las estaciones, pero sólo en días fijados . . .	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Tarjetas de abono.		
Personales, valederas durante uno, tres, seis, nueve y doce meses.	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Especiales, para facilitar los viajes frecuentes entre dos puntos dados	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Colectivas é individuales, para gerentes y socios de casas determinadas	1.ª, 2.ª y 3.ª	10 á 50 p. 100
Personales, valederas durante 21 días, para visitar establecimientos termales dentro de un radio de 100 kilómetros	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para obreros y empleados, valederas durante una semana y para trenes especialmente designados	3.ª	
Para las personas que tomen dos billetes ordinarios, por lo menos, ó uno colectivo para dos ó más personas, con objeto de trasladarse temporalmente á alguna estación balnearia ó termal. Duración: 33 días.	1.ª, 2.ª y 3.ª	

Digitized by Google

TARIFAS ESPECIALES DE LA COMPAÑÍA DEL «EST»,
PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

CALIDAD DE LOS BILLETES Y TARJETAS	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
Billetes sencillos.		
Entre distintas estaciones de la Red.	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para colonos que se trasladen á Argel con sus familias.	3.ª	50 p. 100
Para individuos de las sociedades de gimnasia, de tiro, de música, velocipédicas, etc., en grupos de 10, por lo menos, que vayan á concursos, fiestas ó excursiones	1.ª, 2.ª y 3.ª	40 á 50 p. 100
Para el personal de Compañías ecuestres, zoológicas, etc.	3.ª	50 p. 100
Billetes de ida y vuelta.		
Entre París y varias estaciones de la Red	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para familias compuestas de tres individuos, por lo menos; durante la temporada de baños, con obligación de recorrer 300 kilómetros, por lo menos, entre ida y vuelta; y, durante las vacaciones, con obliga-		

Digitized by Google

ción de recorrer por lo menos 600 kilómetros, entre ida y vuelta	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para excursiones al valle de la Meuse, de expedición en varias estaciones desde 1.º de Mayo á 15 de Octubre de cada año	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Billetes circulares.		
Individuales y colectivos, para familias compuestas de cuatro ó más personas, con objeto de visitar los Vosgos; duración: 33 días	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Tarjetas de abono.		
Personales y valederas por uno, tres, seis, nueve y doce meses; de expendición entre determinadas estaciones.	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para alumnos de escuelas primarias, comerciales y profesionales, de liceos, colegios y otros establecimientos de instrucción secundaria, y para estudiantes de Institutos, escuelas y facultades; personales y valederos por tres, seis, nueve y doce meses	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para los alumnos de la Escuela de Livry, con facultad de hacer un viaje de ida y vuelta diario, durante una semana, desde diferentes estaciones de la Red. . .	3.ª	
Para obreros y empleados, entre las localidades de éstos y París, y varios centros industriales; valederas durante una semana	2.ª y 3.ª	

Digitized by Google

TARIFAS ESPECIALES DE LA COMPAÑÍA DEL «PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE», PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

CALIDAD DE LOS BILLETES Y TARJETAS	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
Billetes sencillos:		
De expendición anticipada, entre varias estaciones de la Red	1.ª, 2.ª y 3.ª	10 p. 100
Para viajar únicamente en trenes de mercancías con carruajes de viajeros, por determinados trayectos de la Red	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para emigrantes á Argel y á Ultramar	3.ª	50 p. 100
Para el personal de Compañías ecuestres y zoológicas .	3.ª	50 p. 100
Entre estaciones de un mismo departamento, mediante tarjetas personales, valederas por seis meses ó un año, que dan derecho á la obtención de los billetes sencillos que se deseen.	1.ª, 2.ª y 3.ª	50 p. 100
Billetes de ida y vuelta:		
Entre varias estaciones de la Red.	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para peregrinaciones, valederos por un período de 5 á 9 días, con la condición de recorrer una distancia mínima sencilla de 200 kilómetros.	1.ª, 2.ª y 3.ª	

Digitized by Google

Colectivos, para facilitar el traslado de familias á estaciones invernales ó termales, ó á las playas del Mediterráneo, en determinadas épocas	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Individuales, para facilitar la concurrencia á diversos balnearios, desde todas las estaciones de la Red, con tal de que se recorran 300 kilómetros entre ida y vuelta	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Billetes circulares:		
De excursión colectiva, en grupos de doce individuos por lo menos: para miembros de sociedades agrícolas, artísticas, literarias, musicales, filantrópicas, científicas, etc.; para alumnos de colegios, escuelas, liceos, patronatos, pensiones, y los profesores y vigilantes que los acompañen; y para niños pensionistas á título gratuito, orfeonatos y colonias escolares, durante las vacaciones, con los vigilantes que los acompañen. Plazos de validez: de tres días para unos y hasta de dos meses para otros	1.ª, 2.ª y 3.ª	50 á 75 p. 100
Para excursiones á diversos puntos, en forma de tarjetas individuales y de familia, pudiendo ser las tarjetas de familia de 10 á 50 por 100 más baratas que las individuales	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para viajes circulares de un recorrido mínimo de 300 kilómetros, en forma de carnets impersonales y de familia, pudiendo ser los carnets de familia 10 y 25 por 100 más baratos que los impersonales.	1.ª, 2.ª y 3.ª	

Digitized by Google

CALIDAD DE LOS BILLETES Y TARJETAS	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
Tarjetas de abono:		
Nominativas, valederas durante un mes para recorridos menores de 100 kilómetros, y durante tres, seis, nueve y doce meses para mayores recorridos.	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para comisionistas-mandaderos, con derecho á registrar como equipaje ciertos bultos. Son nominativas y valederas durante un mes para recorridos de menos de 100 kilómetros, y durante tres, seis, nueve y doce meses para mayores recorridos	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Personales y colectivas, para socios de establecimientos industriales ó de casas de comercio, y para familias, con rebajas progresivas de 20 á 40 por 100 en los precios de las tarjetas 2.ª, 3.ª, 4.ª, etc., respecto del de la 1.ª, con tal de que todas las tarjetas sean de igual fecha y para un mismo recorrido	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Nominativas, para alumnos de colegios, liceos, etc., y con rebaja de 50 por 100 del precio de las nominativas ordinarias; valederas durante un mes para recorridos de menos de 100 kilómetros, y durante tres, seis, nueve y doce meses para recorridos mayores. .	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para empleados y obreros que vayan y vengan del trabajo á una distancia de menos de 40 kilómetros; valederas por una semana, un mes ó tres meses. . . .	3.ª	
Para obreros y sus familias; valederas por tres meses .	3.ª	75 p. 100

Digitized by Google

TARIFAS ESPECIALES DE LA COMPAÑÍA DE «ORLEANS», PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

CALIDAD DE LOS BILLETES Y TARJETAS	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
Billetes sencillos:		
Entre varias estaciones de la Red.	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Adquiridos con anticipación, en series de 20, para las *banlieues* de París, Burdeos y Nantes.	1.ª y 2.ª	10 p. 100
Para individuos de sociedades corales, de música, de tiro, de gimnasia, náuticas y velocipédicas, alumnos de colegios, liceos, escuelas, pensiones, etc., en número de 10 por lo menos	1.ª, 2.ª y 3.ª	50 p. 100
Para el personal de las Compañías ecuestres, zoológicas, etc.	3.ª	50 p. 100
Para emigrantes, de expendición en París, para Burdeos.	3.ª	
Billetes de ida y vuelta:		
De expendición diaria entre todas las estaciones de la Red, variando el plazo de validez de la vuelta según sea la distancia que se recorra	1.ª, 2.ª y 3.ª	

Digitized by Google

CALIDAD DE LOS BILLETES Y TARJETAS	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
Para los peregrinos que van anualmente á Santa Ana d'Auray y á Recomadour	1.ª, 2.ª y 3.ª	30 á 40 p. 100
Colectivos, de familia, de expendición durante todo el año entre todas las estaciones, con tal que se recorra una distancia mínima de 125 kilómetros y sea el billete para tres personas. Si son más las personas, se rebaja para ellas 50 por 100 del precio que pagan las tres primeras	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Individuales y colectivos de familia, de expendición en todas las estaciones de la Red durante el período de vacaciones, para estaciones termales y baños de mar.	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Billetes circulares:		
Valederos por 15 y 30 días, para excursiones personales, de expendición entre determinadas estaciones de la Red	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Tarjetas de abono:		
Para alumnos de escuelas superiores, liceos y otros establecimientos de enseñanza, y para los estudiantes		

Digitized by Google

doce meses. De expendición en todas las estaciones de la Red	1.ª, 2.ª y 3.ª	50 p. 100
Personales, para baños de mar, valederas por uno ó tres meses, y para distancias mínimas de 30 kilómetros. Se expenden únicamente á los que adquieran por lo menos tres billetes para la familia ó sirvientes.	1.ª, 2.ª y 3.ª	40 p. 100
De familia, valederas por uno, tres, seis, nueve y doce meses. Se expenden á quien, además de para sí, toma abono para otras personas de su familia ó sirvientes, concediendo para el 2.º individuo 20 por 100 de rebaja sobre el precio del abono del 1.º, 30 por 100 para el 3.º y 40 por 100 para el 4.º y sucesivos . .	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para la temporada de verano. Son trimestrales ó semestrales, y se expenden sólo en determinadas estaciones de la Red.	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para empleados y obreros, en trenes especialmente designados y entre determinadas estaciones de la Red. Son semanales	3.ª	
Personales y valederas por un mes, para las *banlieues* de París y de Orleans	3.ª	

Digitized by Google

Tarifas especiales de la Compañía del «Midi», para el transporte de viajeros

CALIDAD DE LOS BILLETES Y TARJETAS	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
Billetes sencillos:		
Entre determinadas estaciones de la Red	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para sociedades corales, musicales, de tiro, de gimnasia, náuticas, velocipédicas ó de pesca	1.ª, 2.ª y 3.ª	50 p. 100
Para emigrantes y repatriados.	3.ª	
Billetes de ida y vuelta:		
De expendición diaria entre todas las estaciones de la Red	1.ª, 2.ª y 3.ª	25 á 36 p. 100
Para asistir á mercados y ferias, entre determinadas estaciones	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Entre Burdeos y varias estaciones; valederos únicamente para trenes de recreo	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Individuales, valederos por 33 días	1.ª, 2.ª y 3.ª	

Digitized by Google

mente para tren... individuales, valederos por 33 días		
les y balnearios situados á distancia mayor de 50 kilómetros	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para familias compuestas de tres ó más personas, de expendición durante el período de vacaciones entre todas las estaciones á más de 125 kilómetros . . .	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para excursiones, los domingos y días festivos, desde 15 de Junio á 15 de Octubre	2.ª y 3.ª	
Billetes circulares:		
De duración 20 ó 30 días, según itinerario	1.ª y 2.ª	
Tarjetas de abono:		
De expendición en todas las estaciones de la Red. Valederas por uno, tres, seis, nueve y doce meses . .	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Entre Burdeos y Arcachón. Valederas por 15 días ó un mes	1.ª	
Personales y nominativas, para niños menores de doce años, que vayan á la escuela, pudiendo recorrer una distancia máxima de 27 kilómetros. Valederas por un mes	3.ª	
Para obreros. Son semanales y valederas sólo para trenes especialmente designados	3.ª	

Digitized by Google

TARIFAS ESPECIALES DE LA COMPAÑÍA DEL «OUEST», PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

CALIDAD DE LOS BILLETES Y TARJETAS	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
Billetes sencillos.		
Entre diversas estaciones de la Red	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Entre estaciones de un mismo departamento, mediante tarjetas personales y nominativas, valederas por seis y doce meses, para la obtención de dichos billetes. .	1.ª y 2.ª	50 p. 100
Para sociedades musicales, de tiro, ecuestres, velocipédicas, y alumnos de colegios, liceos, etc., en número de 10 individuos por lo menos; y para niños pensionados á título gratuito, orfelinatos y colonias escolares, en número de 20 individuos como mínimo . .	2.ª y 3.ª	50 á 75 p. 100
Para emigrantes y para los colonos que vayan á Argel con sus familias	3.ª	
Para el personal de las Compañías ecuestres y de colecciones zoológicas, en trenes especiales	3.ª	50 p. 100
Billetes de ida y vuelta.		
De expendición diaria entre todas las estaciones de la		

Digitized by Google

varias estaciones	3.ª	
Para obreros, los días laborables, entre varias estaciones y en trenes expresamente designados	3.ª	
Para excursiones al Mont Saint Michel, desde cualquiera estación; de expedición diaria	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para excursiones á Huelgoat, desde varias estaciones. Expéndense desde la víspera de la fiesta de Ramos hasta 31 de Octubre	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para viajes á las estaciones balnearias y termales, desde cualquiera estación. Duración: 33 días	1.ª, 2.ª y 3.ª	40 p. 100
Para los domingos y días festivos, desde varias estaciones de la Red.	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para viajes desde varias estaciones á balnearios y termas, con recorridos de 31 á 200 kilómetros, y de 200 kilómetros en adelante, y valederos por tres ó cuatro días, según el recorrido	1.ª y 2.ª	30 y 35 p. 100
Para viajes á balnearios y termas, desde estaciones situadas á más de 125 kilómetros, para recorridos de 126 á 200 kilómetros, y de 200 kilómetros en adelante; duración: 10 días	1.ª y 2.ª	20 y 30 p. 100
Billetes circulares.		
De excursión á las costas de Normandía, Bretaña é Isla Jersey. Se expenden desde 1.º de Mayo á 30 de Octubre de cada año	1.ª y 2.ª	

Digitized by Google

CALIDAD DE LOS BILLETES Y TARJETAS	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
Tarjetas de abono.		
Para estudiantes, alumnos y aprendices; valederas por uno, tres, seis, nueve y doce meses	1.ª, 2.ª y 3.ª	50 p. 100
Para baños de mar y aguas termales, y para recorridos de 25 ó más kilómetros, valederas por uno y tres meses, con 40 por 100 de rebaja respecto del precio de las tres primeras tarjetas que se tomen, para las tarjetas 4.ª y siguientes, de una misma duración . .	1.ª, 2.ª y 3.ª	
De familia, con rebajas de 10 á 25 por 100 sobre el precio de la primera tarjeta, si se adquieren á la vez dos ó más para individuos de la familia	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Individuales y colectivas, para socios ó gerentes de una misma casa, con rebajas del precio de la primera tarjeta, de 10 á 50 por 100, según se tomen á la vez para varios asociados.	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Valederas por tres, seis, nueve y doce meses, y para recorridos hasta de 40 kilómetros, con facultad de satisfacer el importe en plazos mensuales	3.ª	
Para obreros y empleados; valederas por una semana y para determinados trenes de la mañana y de la tarde.	3.ª	
Individuales y colectivas, para baños de mar y excursiones, desde la víspera de la fiesta de Ramos hasta [illegible] en todas las estaciones de la Red . .	1.ª, 2.ª y 3.ª	

Digitized by Google

PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

CALIDAD DE LOS BILLETES Y TARJETAS	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
Billetes sencillos:		
Entre diversas estaciones de la Red	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Adquiridos con anticipación, en series de 20, para determinados trayectos	1.ª, 2.ª y 3.ª	10 p. 100
Para grupos de 10 individuos ó más, pertenecientes á sociedades agrícolas, artísticas, filantrópicas, literarias ó científicas, ó á liceos, colegios, etc.; y para grupos de igual número de escolares	1.ª, 2.ª y 3.ª	66 y 75 p. 100
Para grupos de marinos mercantes, en grupos de 10. .	2.ª y 3.ª	50 p. 100
Para emigrantes, colonos y repatriados.	3.ª	40 y 50 p. 100
Entre París y todas las estaciones de la Red	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Billetes de ida y vuelta:		
Individuales, entre todas las estaciones de la Red, excepto la de París, para recorridos de 100 kilómetros, de 101 á 300 y de 300 kilómetros en adelante . . .	1.ª, 2.ª y 3.ª	30 á 40 p. 100

Digitized by Google

CALIDAD DE LOS BILLETES Y TARJETAS	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
Para familias compuestas de tres personas, por lo menos; entre todas las estaciones de la Red, excepto París; valederos por 33 días durante el período de vacaciones.	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Personales é intransferibles, para baños de mar; valederos por 5 y por 33 días.	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para baños de mar; valederos sólo por un día. . . .	2.ª y 3.ª	
Para familias compuestas de tres ó más personas, de ó para París, á una distancia mínima de 125 kilómetros. Se expenden durante las vacaciones	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para individuos de una misma familia. Cuando éstos pasen de tres, el 4.º y siguientes tendrán billete de ida y vuelta por el precio de uno sencillo	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Billetes circulares:		
Individuales y colectivos, para excursiones; valederos por 15 y 33 días. Los colectivos son para familias compuestas de más de tres personas, y se expenden con rebaja, sobre el precio de los individuales, de 10 á 25 por 100.	1.ª, 2.ª y 3.ª	

Digitized by Google

Tarjetas de abono:		
Personales y nominativas, valederas por uno, tres, seis, nueve y doce meses	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para alumnos, estudiantes, profesores, etc., con 50 por 100 de rebaja sobre el precio de las anteriores .	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para aprendices y obreros, con 50 por 100 de rebaja sobre el precio de las ordinarias	3.ª	
Individuales y colectivas, para socios y gerentes de una misma casa. En las individuales hay rebaja de 10 y 25 por 100 sobre el precio de las ordinarias, según sean dos ó más socios; en las colectivas hay rebaja de 50 por 100 sobre el precio de la 1.ª tarjeta, para la 2.ª y siguientes	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Individuales y nominativas, de familia, con rebaja de 10 y 25 por 100 sobre el precio de las ordinarias, según sean dos ó más las personas de una misma familia que adquieran tarjeta	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para baños de mar; valederas por uno, tres ó seis meses, con rebaja de 40 por 100 sobre el precio de las ordinarias	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para empleados y obreros, en trayectos de 30 kilómetros todo lo más: valederas por una semana. . . .	3.ª	

Digitized by Google

TARIFAS ESPECIALES COMUNES, DE CARÁCTER LOCAL Y COMBINADO Á LA VEZ, PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR LAS SIETE GRANDES REDES FRANCESAS

CALIDAD DE LAS TARJETAS Y CARNETS	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
Tarjetas:		
Personales é intransferibles, con derecho á adquirir billetes especiales, bien para todas las estaciones de las siete grandes redes francesas y la «Grande Ceinture de Paris», excepto la red argelina del «P. L. M.» y la «Petite Ceinture de Paris», bien para todas las estaciones de sólo tres de dichas grandes redes, ó bien para todas las estaciones de una sola de dichas grandes redes. Estas tarjetas son valederas por tres, seis y doce meses	1.ª, 2.ª y 3.ª	50 p. 100
Tarjetas de abono:		
Personales é intransferibles, con las que se puede circular por líneas determinadas, formando un recorrido continuo por dos, por lo menos, de las siete grandes redes francesas y por la «Ceinture de Paris», ó por el conjunto de dichas redes. Estas tarjetas son valederas por tres, seis, nueve y doce meses . . .	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Carnets:		
Individuales y colectivos, para viajes circulares de un recorrido mínimo de 300 kilómetros, por una ó varias		

Digitized by Google

de las siete grandes redes francesas; valederos: por 30 días, hasta 1,500 kilómetros; por 45 días, de 1,501 á 3,000 kilómetros; y por 60 días, para más de 3,000 kilómetros	1.ª, 2.ª y 3.ª	

TARIFAS ESPECIALES COMUNES, DE CARÁCTER EXCLUSIVAMENTE COMBINADO, PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR LAS SIETE GRANDES REDES FRANCESAS, Y OTRAS

CALIDAD DE LOS BILLETES	CLASES
Billetes sencillos:	
Para las relaciones, entre sí, de varias estaciones de las grandes redes francesas, y otras, además, inclusas algunas compañías de tranvías y de navegación	1.ª y 2.ª
Para emigrantes, transportados en trenes expresamente designados por las Compañías relacionadas entre sí para el caso	3.ª
Para emigrantes, en grupos de 30 individuos por lo menos, entre Modane y Le Havre; y en grupos de 15 individuos por lo menos, entre Marsella y Le Havre, y Marsella y Boulogne, transportados en trenes expresamente designados por las Compañías	3.ª
Para emigrantes, aislados ó en grupos de 30 individuos por lo menos, en las relaciones de las grandes Compañías francesas y otras extranjeras, así como con la «Compagnie Transatlantique»	3.ª

Digitized by Google

TARIFAS ESPECIALES COMUNES, DE CARÁCTER EXCLUSIVAMENTE COMBINADO, PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR LAS SIETE GRANDES REDES FRANCESAS, Y OTRAS

CALIDAD DE LOS BILLETES	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
Billetes de ida y vuelta.		
Para las relaciones, entre sí, de varias estaciones de las grandes redes francesas, y otras, además, inclusas algunas Compañías de ferrocarriles económicos y de navegación, variando el plazo de validez de estos billetes según el recorrido que se haga	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para las relaciones, entre sí, de varias estaciones de las siete grandes redes francesas, variando el plazo de validez de estos billetes, de 2 á 14 días, según la distancia que se recorra	1.ª, 2.ª y 3.ª	20 y 25 p. 100
Para Lourdes, desde cualquiera estación de las siete grandes Compañías francesas, debiendo estar situadas las del Midi, por lo menos, á 150 kilómetros de Lourdes. Estos billetes son valederos por 4 y 12 días, según la distancia que se recorra	1.ª, 2.ª y 3.ª	20 y 40 p. 100
Para facilitar las peregrinaciones á Santa Ana d'Auray, desde varias estaciones de las redes del «Estado», de «Orleans» y del «Ouest», en el período de la víspera de la fiesta de Ramos á 15 de Octubre; valederos, para el regreso, hasta el 4.º día de su expendición .	1.ª, 2.ª y 3.ª	30, 35 y 40 p. 100

Digitized by Google

Para viajes desde cualquiera estación de la red de «Orleans» á varias de la del «Midi», y viceversa, con itinerario á escoger, mientras no se salga de dichas redes, y variando el plazo de validez según sea el recorrido que haya de hacerse	1.ª, 2.ª y 3.ª	20 y 25 p. 100
Para viajes entre varias estaciones de la red de «Orleans» y de los «Caminos de Hierro Económicos», variando el plazo de validez según sea el recorrido que haya de hacerse	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para viajes desde cualquiera estación de la red del «Estado» á varias de la del «Midi», y viceversa, con itinerario á escoger, mientras no se salga de dichas redes, variando el plazo de validez según sea la distancia que haya de recorrerse	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para viajes desde varias estaciones de la red del «Estado», á la de Arcachon, variando el plazo de validez según sea la distancia que haya de recorrerse. .	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para viajes entre todas, ó entre determinadas estaciones de las redes del «Estado» y de «Orleans», variando el plazo de validez según la distancia que haya de recorrerse	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para las relaciones entre varias estaciones de las redes del «Midi» y del «Ouest», y otras de redes económicas y de la «Grande Ceinture»	1.ª, 2.ª y 3.ª	20 y 25 p. 100
Para viajes entre Le Havre y Saint-Romain, y Paris, y algunas estaciones de la línea de Caen	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para obreros, en trenes expresamente designados, de la mañana y de la tarde, durante determinadas épocas del año, entre varias estaciones de las redes del		

Digitized by Google

CALIDAD DE LOS BILLETES	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
«Ouest» y del «Nord», en combinación con varias Compañías de navegación.	3.ª	
Para viajes desde cualquiera estación (con algunas excepciones) de las siete grandes redes, á determinadas estaciones termales ó balnearias, para familias compuestas de 4 ó más personas; valederos por 33 días, y con la condición de hacerse diferentes recorridos según sean las redes de que se trate	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para los viajes á baños de mar, entre estaciones de las redes del «Estado» y de «Orleans», en distancias de 250 kilómetros ó más; valederos por 33 días, y á expender desde la víspera de la fiesta de Ramos hasta 31 de Octubre de cada año	1.ª, 2.ª y 3.ª	30, 35 y 40 p. 100
Para familias compuestas de tres ó más personas, desde cualquiera estación de la red de «Orleans» á varias de las del «Midi», con un recorrido de 125 kilómetros, por lo menos; valederos por 33 días	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para familias, durante todo el año, desde cualquiera estación de las redes del «Nord» (excepto París), del «Estado» y de «Orleans» á las estaciones balnearias y termales de los Pirineos, mientras la distancia á recorrer no baje de 300 kilómetros entre ida y vuelta. Validez por 30 días.	1.ª, 2.ª y 3.ª	20 á 40 p. 100
Para excursiones, los días festivos, desde determinadas estaciones, para Vieux Boneau, de 15 de Junio á 15		

Digitized by Google

de Octubre de cada año	2.ª y 3.ª	
Para viajes á las estaciones termales de los Pirineos, durante todo el año, desde las estaciones de las redes del «Nord» (excepto París), del «Estado» y de «Orleans»; valederos por 30 días	1.ª, 2.ª y 3.ª	20 y 25 p. 100
Para viajes á Soulac-les-Bains (Medoc) desde todas las estaciones de la red de «Orleans», durante todo el año; valederos por 33 días	1.ª, 2.ª y 3.ª	20 y 25 p. 100
Para baños de mar, entre varias estaciones de las redes de «Orleans» y del «Ouest»; valederos por una semana ó por 33 días; de expendición desde la víspera de la fiesta de Ramos á 31 de Octubre	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Para baños de mar, en las relaciones entre las redes del «Estado», de «Orleans» y del «Ouest», de expendición desde la víspera de la fiesta de Ramos á 31 de Octubre de cada año, y con un mínimo de percepción de 56 frs. en 1.ª clase, 37,80 en 2.ª y 33 en 3.ª; valederos por 33 días	1.ª, 2.ª y 3.ª	40 p. 100
Para baños de mar, desde cualquiera estación de la red del «Midi» á varias estaciones balnearias de las redes del «Estado» y de «Orleans»; de expendición desde la víspera de la fiesta de Ramos á 31 de Octubre de cada año. Valederos por 33 días	1.ª, 2.ª y 3.ª	25 p. 100
Para baños de mar, desde cualquiera estación de la red del «Estado» (excepto París), con destino á L'Aguillon-Port y La Tranche, de expendición desde la víspera de la fiesta de Ramos á 31 de Octubre de cada año. Valederos por 33 días	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Colectivos, para familias compuestas de 3 personas por lo		

Digitized by Google

CALIDAD DE LOS BILLETES	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
menos, desde todas las estaciones de la red del «Nord» á la «Cote d'Azur». Se expenden desde 1.º de Octubre á 15 de Noviembre, con validez hasta 15 de Mayo .	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Individuales, desde todas las estaciones de la red del «Est» á las estaciones balnearias de la red de «Orleans», de expendición desde la víspera de la fiesta de Ramos á 31 de Octubre. Valederos por 33 días. .	1.ª, 2.ª y 3.ª	30 á 40 p. 100
Individuales, desde todas las estaciones de la red del «Est» (excepto París) á las estaciones balnearias de la red del «Ouest»; de expendición desde la víspera de la fiesta de Ramos á 31 de Octubre. Valederos por 33 días, con un mínimo de percepción total de 56 frs. en 1.ª clase, 37,80 en 2.ª, y 33 frs. en 3.ª	1.ª, 2.ª y 3.ª	30 ó 40 p. 100
Para familias compuestas de 4 personas por lo menos, desde todas las estaciones de la red del «Est» á las estaciones balnearias de la red del «Nord»; de expendición desde la víspera de la fiesta de Ramos á 31 de Octubre. Valederos por 33 días.	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Individuales, para baños de mar, desde todas las estaciones de la red del «Est» (excepto París) á las estaciones balnearias de la red del «Estado»; de expendición desde la víspera de la fiesta de Ramos á 31 de Octubre. Valederos por 33 días	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Individuales, para baños de mar, desde todas las estaciones de la red del «Ouest» (excepto París) á varias		

Digitized by Google

estaciones balnearias de la red del «Nord»; y desde todas las estaciones de la red del «Nord» (excepto París) á varias estaciones balnearias de la red del «Ouest»; de expendición desde la víspera de la fiesta de Ramos á 31 de Octubre. Valederos por 33 días, con un mínimo de percepción de 56 frs. en 1.ª clase, 37,80 en 2.ª y 33 en 3.ª	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Individuales, para baños de mar, desde todas las estaciones de la red del «Nord» á varias estaciones balnearias de la red del «Estado» y de «Orleans»; y desde todas las estaciones de las redes del «Estado» y de «Orleans» (excepto las de París) á varias estaciones de la red del «Nord», pasando, si hubiese lugar, por la red del «Ouest»; de expendición desde la víspera de la fiesta de Ramos á 31 de Octubre. Valederos por 33 días, con un mínimo de percepción de 56 frs. en 1.ª clase, 37,80 en 2.ª y 33 en 3.ª. . .	1.ª, 2.ª y 3.ª	30 á 40 p. 100
Para familias compuestas de tres personas por lo menos, entre las estaciones de la red del «P. L. M.» francés y las del «P. L. M.» argelino, mediante que la distancia desde el puerto de Marsella ó del de Cette, por que se ha de efectuar el viaje, sea de 250 kilómetros cuando menos. De expendición desde 15 de Junio á 15 de Septiembre de cada año	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Individuales, para baños de mar, entre todas las estaciones de la red del «Ouest» y varias estaciones balnearias de la Compañía inglesa «South Western Railway»	1.ª, 2.ª y 3.ª	

Digitized by Google

TARIFAS ESPECIALES COMUNES, DE CARÁCTER EXCLUSIVAMENTE COMBINADO, PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR LAS SIETE GRANDES REDES FRANCESAS, Y OTRAS

CALIDAD DE LOS CARNETS Ó BILLETES	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
Carnets y billetes circulares:		
Carnets personales é intransferibles y carnets de familia, para viajar por las redes del «Est» y del «P. L. M.» en recorridos mínimos de 300 kilómetros, ó por una de dichas redes solamente. Valederos por 30 días para recorridos hasta de 1,500 kilómetros; por 45 días desde 1,501 á 3,000 kilómetros; y por 60 días para más de 3,000 kilómetros. Con rebajas corrientes cuando se trate de dos personas solamente, y con rebajas de 10 por 100 sobre el precio de los carnets de éstos, cuando se trate de una tercera persona de la misma familia, y de 25 por 100 para la cuarta persona y sucesivas.	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Carnets personales é intransferibles y carnets de familia, para viajar por la red del «P. L. M.» y varios trayectos de ferrocarriles secundarios, carruajes y vapores, según itinerarios facultativos, pero para recorridos mínimos de 300 kilómetros, y con cupones combinables de las tres clases. Valederos por 30 días para recorridos hasta de 1,500 kilómetros; por 45 días para recorridos desde 1,501 á 3,000 kilómetros; y por		

Digitized by Google

60 días para recorridos de 3,000 ó más kilómetros, contados siempre sobre la red del «P. L. M.» Con rebajas corrientes cuando se trate de dos personas solamente, y con rebajas de 10 por 100 sobre el precio de los carnets de éstos, cuando se trate de una tercera persona de la misma familia, y de 25 por 100 para la cuarta persona y sucesivas	1.ª, 2.ª y 3.ª
Carnets individuales y de familia, para viajar con itinerario facultativo por las siete grandes redes francesas y las argelinas y tunecinas, en combinación con varias Compañías de navegación, ó sólo por la red del «P. L. M.», para los puertos de Levante, en combinación con la Compañía de Mensajerías Marítimas, con tal de que se trate de un recorrido mínimo de 300 kilómetros por las redes francesas. Valederos por 120 días. Con rebajas corrientes cuando se trate de dos personas solamente, y con rebajas de 10 por 100 sobre el precio de los carnets de éstas, cuando se trate de una tercera persona de la misma familia, y de 25 por 100 para la cuarta y sucesivas.	1.ª, 2.ª y 3.ª
Billetes personales é intransferibles, para viajar por el centro de Francia y por los Pirineos, redes de «Orleans» y del «Midi». Valederos por 30 días. Con derecho á billete de ida y vuelta, con reducciones corrientes para trayectos suplementarios no comprendidos en los itinerarios de los billetes circulares	1.ª y 2.ª
Billetes personales é intransferibles, para viajar por varias redes. Valederos por 30 días. Con derecho á billete de ida y vuelta para los trayectos no compren-	

Digitized by Google

CALIDAD DE LOS CARNETS Ó BILLETES	CLASES	Rebajas determinadas respecto de la tarifa general
didos en los itinerarios de los billetes circulares . .	1.ª y 2.ª	20 y 25 p. 100
Billetes personales é intransferibles, para viajar con itinerario fijo por varias redes. Valederos por 15, 30 ó 45 días, según sea el itinerario	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Billetes personales é intransferibles, para viajar con itinerario fijo por las redes del «P. L. M.», «Orleans» y «Midi». Valederos por 25 ó 30 días, según sea el itinerario .	1.ª y 2.ª	
Billetes personales é intransferibles, para viajar con itinerario fijo por las redes del «Ouest» y «Orleans», en combinación con Compañías de navegación. Valederos por 30 días. Con billetes especiales sencillos, complementarios, de expendición en todas las estaciones de dichas dos redes, para recorridos mínimos de 50 kilómetros.	1.ª y 2.ª	40 p. 100
Billetes personales é intransferibles, para viajar con itinerario fijo por las redes de «P. L. M.» y de «Orleans». Valederos por 6, 10 ó 30 días, según sea el itinerario. De expendición desde 1.º de Julio á 15 de Septiembre	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Billetes personales é intransferibles, y para familias compuestas de cuatro personas, por lo menos, para excursiones por varias redes. Valederos por 33 días. De expendición desde 1.º de Mayo á 15 de Octubre .	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Billetes de excursión á las Islas de Re y de Oleron, y de Noirmontier, por varias redes, Compañías de na-		

Digitized by Google

vegación y servicios de coches. Valederos por 15 días. De expendición: unos desde la víspera de la fiesta de Ramos hasta 31 de Octubre, y otros desde 1.º de Julio á 30 de Septiembre	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Billetes con itinerario fijo por la red del «P. L. M.» y por Suiza. Valederos por 30 ó por 60 días	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Billetes por la red del «P. L. M.» (Dauphiné-Savoie). Valederos por 30 días	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Billetes con itinerario facultativo por la red del «P. L. M.», Argel, Túnez y España. Valederos por 45 ó por 90 días	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Billetes por la red del «P. L. M.» (Chamonix-Lac d'Auncey). Valederos por 15 ó 30 días	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Billetes con itinerario facultativo por la red del «P. L. M.» y por Italia. Valederos por 60 días	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Billetes con itinerario facultativo por la red del «Midi» y Argel. Valederos por 60 días	1.ª, 2.ª y 3.ª	
Billetes desde Londres á los Pirineos, por diferentes redes. Valederos por 45 días; con billetes especiales complementarios, de ida y vuelta; de expendición en todas las estaciones de las redes de «Orleans» y del «Midi», situadas dentro del itinerario de los billetes circulares de que se trata, para otras estaciones de las mismas redes.	1.ª y 2.ª	20 y 25 p. 100
Billetes desde París á París, Londres á Londres y Jersey á Jersey, por varias redes y compañías de navegación y de tranvías. Valederos por uno ó dos meses, según sea el itinerario.	1.ª y 2.ª	

Digitized by Google

TARIFAS ESPECIALES COMUNES, DE CARÁCTER EXCLUSIVAMENTE COMBINADO, PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR LAS SIETE GRANDES REDES FRANCESAS, Y OTRAS

CALIDAD DE LAS TARJETAS	CLASES
Tarjetas de abono.	
Para las relaciones entre varias de las grandes redes francesas. Valederas por tres, seis y doce meses	1.ª, 2.ª y 3.ª
Para las relaciones entre París (red del «Est») y las estaciones de la «Grande Ceinture». Valederas por uno, tres, seis, nueve y doce meses.	1.ª, 2.ª y 3.ª
Para las relaciones entre París (redes del «Est» y del «Nord») y Reims. Valederas por tres, seis, nueve y doce meses, para uso de cualquier viajero, con rebajas corrientes; y de los estudiantes de las facultades y alumnos de varios establecimientos superiores, con rebajas excepcionales	1.ª, 2.ª y 3.ª
Para las relaciones entre París (red del «Nord») y varias estaciones de la red del «Est». Valederas por uno, tres, seis, nueve y doce meses .	1.ª, 2.ª y 3.ª
Para las relaciones entre París (redes del «Est» y del «Nord») y Reims. Valederas por uno, tres, seis, nueve y doce meses, para uso de los alumnos de las escuelas primarias, comerciales, profesionales, etc.; para aprendices mayores de 21 años, y para los estudiantes de las facultades, institutos ó escuelas especiales, mayores de 26 años . . .	1.ª, 2.ª y 3.ª

Digitized by Google

Para uso de obreros de ambos sexos, en trenes de la mañana y de la tarde, señalados al efecto; en las relaciones entre París y varias estaciones de distintas redes. Valederas por una semana.	3.ª
Para alumnos y estudiantes, en las relaciones entre las redes del «Est», «Grande Ceinture» y «Nord». Valederas por tres, seis y doce meses.	1.ª, 2.ª y 3.ª
Para las relaciones entre las redes del «Nord» y del «Ouest». Valederas por uno, tres, seis, nueve y doce meses. Con rebajas corrientes para el público, y excepcionales para los estudiantes, alumnos y aprendices de ambos sexos.	1.ª, 2.ª y 3.ª
De familia, para las relaciones entre las redes del «Nord» y del «Ouest». Con rebajas corrientes para la 1.ª tarjeta; 20 por 100 sobre el precio de ésta, para la 2.ª tarjeta que se tome, á la vez, para otro individuo de la familia; 30 por 100 de rebaja sobre el precio de la 1.ª, para la tercera persona; y 40 por 100, para la cuarta y sucesivas	1.ª, 2.ª y 3.ª
Para las relaciones entre París (redes del «Nord» y del «Ouest») y Montmorency. Valederas por uno, tres, seis, nueve y doce meses. Con rebajas corrientes para el público, y excepcionales para los estudiantes, alumnos y aprendices de ambos sexos	1.ª, 2.ª y 3.ª
De familia, para las relaciones entre París (redes del «Nord» y del «Ouest») y Montmorency. Valederas por uno, tres, seis, nueve y doce meses. Con rebajas corrientes para la 1.ª tarjeta que se tome, y rebajas sobre el precio de ésta, para las demás que sean para individuos de la misma familia, á razón de 20 por 100 de rebaja para la segunda persona; 30 por 100 para la tercera; y 40 por 100 para la cuarta y sucesivas	1.ª, 2.ª y 3.ª
Para las relaciones entre París (redes del «Nord» y del «Ouest») y varias estaciones. Valederas por tres, seis, nueve y doce meses, á pagar un tanto cada mes	3.ª

Digitized by Google

CALIDAD DE LAS TARJETAS	CLASES
Tarjetas de abono.	
Individuales y de familia, para excursiones al centro de Francia y á los Pirineos, desde París. De expendición, desde 15 de Junio á 15 de Septiembre. Valederas por un mes. Con rebajas corrientes para la 1.ª tarjeta, y rebajas sobre el precio de ésta, para los que sean individuos de la misma familia: de 10 por 100 para la segunda persona; 20 por 100 para la tercera, 30 por 100 para la cuarta; 40 por 100 para la quinta; y 50 por 100 para la sexta y sucesivas	1.ª, 2.ª y 3.ª
Individuales y de familia, para baños de mar y excursiones á las costas de Bretaña, desde cualquiera estación de las redes de «Orleans» y del «Ouest». De expendición desde la víspera de la fiesta de Ramos á 31 de Octubre. Valederas por 33 días. Con rebajas corrientes para la 1.ª tarjeta, y rebajas sobre el precio de ésta, para los que sean individuos de la misma familia: de 10 por 100 para la segunda persona; 20 por 100 para la tercera; 30 por 100 para la cuarta; 40 por 100 para la quinta; y 50 por 100 para la sexta y sucesivas	1.ª, 2.ª y 3.ª

Digitized by Google

Basta echar una ojeada sobre los doce cuadros anteriores para comprender que no existe en las tarifas especiales de las grandes Compañías francesas, para el transporte de viajeros, aquella uniformidad que algunos suponen y con que muchos sueñan como cosa fácilmente hacedera. En Francia, como en todas partes, y quizá mucho más aún que en España, se ajustan las tarifas especiales, como es natural, á las necesidades y condiciones de cada red y de cada región. Cada Compañía establece las rebajas y las condiciones particulares que considera más convenientes; y en lo único en que todas concuerdan es en adoptar una misma numeración para las tarifas de servicios análogos. Fuera de esto, existe, como se ha visto, la mayor variedad dentro de cada tarifa de igual número, en todas las Compañías.

Esta misma diversidad en la estructura de las tarifas especiales establecidas por las grandes Compañías francesas, para el transporte de viajeros, ha sido un obstáculo grande para de-

Digitized by Google

terminar, en todos los casos, las reducciones de precios que sobre los de las tarifas generales representan, las especiales de cada Compañía y las de carácter combinado entre éstas. Sólo después de un trabajo enorme se alcanzaría esta determinación. Y por esto no figuran en los cuadros anteriores muchas de estas rebajas; pero bien se puede asegurar que son análogas á las de las tarifas especiales españolas, las rebajas establecidas en las tarifas especiales francesas.

Véanse ahora cuáles son las más importantes condiciones de aplicación de estas tarifas, con las diferencias que en ellas se notan, respecto á las que rigen para las tarifas generales.

Condiciones de aplicación de los billetes sencillos

Las condiciones de aplicación de los billetes sencillos, para el transporte de viajeros, por las tarifas especiales de

Digitized by Google

carácter exclusivamente combinado entre las grandes redes francesas, son las mismas antes expuestas para el transporte de viajeros por las tarifas generales.

En la aplicación de las tarifas especiales locales, y cuando se trata de billetes sencillos adquiridos con anticipación, hay que tener en cuenta, sin embargo:

1.° Que estos billetes sirven, no sólo para las estaciones que en ellos se indican, sino también para las intermedias;

2.° Que el viajero portador de un billete de estos, ó bien de los que se utilizan inmediatamente después de adquiridos, que se apee en una estación situada más allá de la de su destino, ha de pagar la diferencia entre el valor del billete satisfecho y el precio de un billete ordinario para el recorrido efectuado; y

3.° Que el viajero portador de billete sencillo, que ocupe asiento de clase superior á la de su billete, ha de pagar, con arreglo á la tarifa ordinaria, el precio entero del asiento que ocupe,

Digitized by Google

hecha deducción del valor del billete sencillo que consigo lleve.

Condiciones de aplicación de los billetes de ida y vuelta

Las condiciones de aplicación de los billetes de ida y vuelta, son iguales para las tarifas especiales de carácter local que para las de carácter combinado; y puede decirse que son las que rigen para las tarifas generales, salvo en las especialidades siguientes:

1.ª Los dos cupones de que se componen los billetes de ida y vuelta, son valederos únicamente para la persona que haya adquirido el billete completo; está prohibida por lo tanto la reventa de los cupones de vuelta. El viajero que presente aislado el cupón de ida, ha de pagar íntegro el precio de su asiento, por tarifa general, hecha deducción del importe de dicho cupón de ida.

2.ª Los billetes de ida y vuelta son valederos para todos los trenes con

Digitized by Google

carruajes de la clase de dichos billetes, en que se admitan viajeros por tarifa ordinaria, excepto cuando se haga indicación contraria en los cuadros de marcha de los trenes.

3.ª Los portadores de billetes de ida y vuelta pueden cambiar de clase, mediante aviso previo al jefe de estación ó al conductor del tren, con sólo pagar la diferencia entre el valor del cupón que lleven y el de un cupón, de ida ó de vuelta, del asiento que pasen á ocupar. Pero, si no mediare dicho aviso previo, habrán de pagar: á la ida, la diferencia entre el valor del billete de ida y vuelta que lleven, y el valor de un billete de ida y vuelta del asiento que hayan pasado á ocupar; y, á la vuelta, el precio del asiento que se haya pasado á ocupar, con arreglo á la tarifa ordinaria, hecha deducción del valor del cupón de vuelta que lleven.

4.ª Los portadores de billetes de ida y vuelta pueden apearse en una estación de más allá de la de su destino, con sólo pagar el precio ordinario del recorrido suplementario que hicieren,

Digitized by Google

si previamente hubieren anunciado su propósito al jefe de estación ó al conductor del tren. Mas, si así no lo hubiesen hecho, serán retirados de su poder, á la ida, los dos cupones, de ida y de vuelta, y, á la vuelta, el cupón de vuelta, exigiéndoles el pago, por tarifa general, del precio de un billete por el recorrido efectuado, hecha deducción, á la ida, del precio del billete de ida y vuelta, y, á la vuelta, del precio del cupón de vuelta. Cuando los portadores de billetes de ida y vuelta se apean, á la vuelta, en una estación anterior á la de destino, han de entregar sencillamente su cupón de vuelta, sin tener que pagar nada por suplemento.

Condiciones de aplicación de los carnets y de los billetes circulares

Entre las condiciones de aplicación de los carnets y de los billetes circulares, para el transporte de viajeros por las grandes redes francesas, hay que notar, como especiales, las siguientes:

Digitized by Google

1.ª Los itinerarios de los carnets para viajes circulares, con itinerario facultativo, deben ser establecidos anticipadamente por los propios viajeros, indicando las estaciones en que deseen detenerse. Dichos itinerarios han de terminar en el punto de partida, excepto en el caso de que los viajeros entren por una frontera y salgan por otra. Al hacerse efectivo el importe de los carnets, deben depositarse, además, 10 francos, que son reintegrados al interesado cuando éste devuelve el carnet caducado. Esta devolución ha de hacerse dentro del mes siguiente á la fecha de la caducidad.

2.ª Los billetes circulares son considerados nulos y sin valor, si no llevan, además de la fecha en que comienza el viaje, el sello de la estación inicial ó de salida. Los titulares de un billete circular colectivo han de viajar siempre juntos; y, si alguno de ellos no pudiere hacer el viaje en el mismo tren que el portador de dicho billete, deberá adquirir, para sí, un billete ordinario, sin reducción alguna de precio. En el tráfico

Digitized by Google

local, puede prolongarse el plazo de validez de los billetes circulares con itinerario fijo, en una mitad de dicho plazo, por dos veces diferentes, mediante el abono, por cada vez, de 10 por 100 del precio del billete; ó sólo por diez días, si se trata de billetes de excursión valederos por 30 días, con abono también de 10 por 100 del precio del billete. En el tráfico combinado, por regla general, el plazo de validez de los carnets ó billetes para viajes circulares, puede prorrogarse hasta por un período igual al de su duración, una, dos y tres veces, abonando, cada vez, 10 por 100 del precio total del carnet ó billete.

3.ª Los portadores de billetes circulares ó de excursión, que quieran ocupar asiento en los carruajes de lujo, deben satisfacer los recargos correspondientes.

4.ª Los portadores de billetes circulares con itinerario á voluntad del viajero, pueden detenerse en todas las estaciones intermedias, con la condición de hacer estampar en el cupón correspon-

Digitized by Google

diente, á la llegada y á la salida, el sello de la estación donde se detengan.

5.ª Sea la que fuere la causa de la no utilización de los billetes circulares, ni los titulares de éstos, ni sus herederos, tienen derecho á reclamar devolución alguna del precio satisfecho.

Condiciones de aplicación de las tarjetas de abono y de las tarjetas con derecho á adquirir billetes ordinarios á mitad de precio

Las condiciones de aplicación más especiales, de las tarjetas de abono y de las tarjetas con derecho á adquirir billetes ordinarios á mitad de precio, para el transporte de viajeros por las grandes redes francesas, son las siguientes:

1.ª El precio total de las tarjetas de abono por seis, nueve y doce meses, y de las tarjetas con derecho á adquirir billetes ordinarios á mitad de precio, valederas por un año, pueden satisfacerse de una vez ó en plazos trimestra-

Digitized by Google

les, mediante el abono de un recargo de dos francos sobre cada pago trimestral. Al hacerse efectivo el importe de las tarjetas, han de depositarse, además, 10 francos, que son reintegrados al interesado cuando éste devuelve la tarjeta ya caducada, lo cual debe hacerse antes de transcurrir ocho días de la fecha de la caducidad. Los pedidos de tarjetas con derecho á adquirir billetes ordinarios á mitad de precio, han de hacerse por lo menos con cinco días de anticipación.

2.ª Los portadores de tarjetas de abono y de tarjetas con derecho á adquirir billetes ordinarios á mitad de precio, deben presentar dichas tarjetas y reproducir su firma cuantas veces sean requeridos para ello por los agentes de las Compañías, en la inteligencia de que, si no lo hicieren, habrán de pagar el precio entero de su asiento; y, si dichas tarjetas fueren halladas en poder de otras personas que sus titulares, serán anuladas, sin perjuicio de la acción correccional que pueda ejercerse contra los autores ó cómplices de la

Digitized by Google

defraudación, ó de su intento. Los plazos de validez de las tarjetas con derecho á adquirir billetes ordinarios á mitad de precio, empiezan á contarse los días 1.º y 15 de cada mes.

3.ª Los portadores de tarjetas de abono ó de tarjetas con derecho á adquirir billetes ordinarios á mitad de precio, son admitidos en todos los trenes con carruajes de la misma clase de las tarjetas, que admitan viajeros con billetes ordinarios por el mismo trayecto que se quiera recorrer.

4.ª Los portadores de tarjetas de abono no pueden llevar consigo, en su equipaje, una cantidad en oro mayor de 10.000 francos, ni pueden dedicarse, en perjuicio de las Compañías, al tráfico de encargos, presentando, como de su pertenencia, bultos que no formen parte de su equipaje, salvo en el caso de que las tarjetas sean de las que la Compañía del «P. L. M.» tiene exclusivamente establecidas para comisionistas-mandaderos.

5.ª Las tarjetas con derecho á adquirir billetes ordinarios á mitad de

Digitized by Google

precio, pueden ser reemplazadas por otras de clase superior, con igual fecha de vencimiento, pagando la diferencia de precio entre unas y otras. Los portadores de tarjetas de abono, que deseen ocupar asientos en los carruajes de lujo, han de satisfacer los recargos correspondientes. Cuando un viajero con tarjeta desee cambiar de clase, debe avisar previamente al interventor en ruta, y, entonces, si la tarjeta es de abono, ha de pagarse, con arreglo á la tarifa general, la diferencia entre el precio del asiento á que se refiere la tarjeta y el precio del asiento que se desee ocupar; y, si la tarjeta es de las que dan derecho á adquirir billetes ordinarios á mitad de precio, ha de pagarse dicha diferencia con arreglo á los precios de los referidos billetes, á mitad de precio. Cuando un viajero con tarjeta pasa á ocupar asiento de clase superior, sin haber avisado antes al interventor en ruta, si la tarjeta es de abono, ha de satisfacer el importe de un billete de la clase que haya pasado á ocupar; y, si la tarjeta es de las que

Digitized by Google

dan derecho á adquirir billetes ordinarios á mitad de precio, ha de pagar el importe de un billete entero, desde el punto en que ha efectuado el cambio, con deducción del valor del medio billete tomado á la salida, si se trata de tarifas locales; mas, si se trata de tarifas combinadas, ha de pagar íntegro el precio del asiento que haya pasado á ocupar, con arreglo á la tarifa ordinaria.

6.ª Los portadores de tarjetas de abono pueden tomar y dejar los trenes en cualquiera de las estaciones comprendidas en los recorridos indicados en sus tarjetas.

7.ª En el caso de que se pierda una tarjeta de abono, si el interesado desea obtener un duplicado, debe solicitarlo de la Compañía, entregando una nueva fotografía para la tarjeta duplicada, depositando otros 10 francos en garantía de la devolución de dicho duplicado, á la expiración del plazo de su validez, y pagando, además, 5 francos para cubrir los gastos del aviso de la pérdida, á las estaciones, á fin de impedir el uso fraudulento de la tarjeta extraviada.

Digitized by Google

Los viajeros con tarjetas de abono y con tarjetas de las que dan derecho á adquirir billetes ordinarios á mitad de precio, no pueden reclamar en ningún caso la devolución del importe de dichas tarjetas, ni pueden ejercer, por tenerlas, acción alguna contra las Compañías, ni pretender indemnización de ninguna clase, por detenciones, impedimentos, retrasos, variaciones en el servicio, disminución del número de trenes ó faltas de asiento que obliguen á viajar en carruajes de clase inferior.

Los poseedores de tarjetas de abono por seis, nueve ó doce meses, ó sus herederos, podrán obtener la anulación de dichas tarjetas y el reembolso de parte del importe de dicho abono, en los casos de cambio de residencia, cambio de posición, enfermedad ó fallecimiento, con las condiciones siguientes:

Las tarjetas de abono por seis meses, que hubiesen sido utilizadas durante menos de tres, serán estimadas por el valor de una tarjeta por tres meses; y, si hubiesen sido utilizadas durante tres

Digitized by Google

ó más meses, no se abonará ya nada por su anulación.

Las tarjetas de abono por nueve meses, que hubiesen sido utilizadas durante menos de tres, serán estimadas por el valor de las tarjetas por tres meses; si hubiesen sido utilizadas durante tres ó más meses, pero menos de seis, serán estimadas por el valor de las tarjetas por seis meses; y, si hubiesen sido utilizadas durante seis ó más meses, no se abonará ya nada por su anulación.

Las tarjetas de abono por un año, que hubiesen sido utilizadas durante menos de tres meses, serán estimadas por el valor de las tarjetas por tres meses; si hubiesen sido utilizadas durante tres ó más meses, pero menos de seis, serán estimadas por el valor de las tarjetas por seis meses; si hubiesen sido utilizadas durante seis ó más meses, pero menos de nueve, serán estimadas por el valor de las tarjetas por nueve meses; y, si hubiesen sido utilizadas durante nueve ó más meses, no se abonará ya nada por su anulación.

Los poseedores de tarjetas con dere-

Digitized by Google

cho á adquirir billetes ordinarios á mitad de precio por seis ó doce meses, ó sus herederos, podrán obtener la anulación de dichas tarjetas y el reembolso de parte de su importe, en los casos de cambio de residencia, cambio de posición, enfermedad ó fallecimiento, con las condiciones siguientes:

Las tarjetas valederas por seis meses, cuya fecha de expendición sea de menos de tres meses anterior á la en que se pretenda su anulación, serán apreciadas por el valor de las tarjetas valederas por tres meses.

Las tarjetas valederas por un año, cuya fecha de expendición sea de menos de tres meses anterior á la en que se pretenda su anulación, serán apreciadas por el valor de las tarjetas valederas por tres meses; y, si la fecha de la expendición fuese de tres ó más meses, pero de menos de seis, anterior á la en que se pretenda su anulación, serán apreciadas por el valor de las tarjetas valederas por seis meses.

Digitized by Google

Comparaciones. — Recuérdese que en el Informe firmado por el Presidente de la Ponencia sobre el tema **f** y por el representante de la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, nada se propone que tienda siquiera á la revisión de las tarifas que actualmente tienen en vigor las Compañías españolas, para el transporte de viajeros, limitándose dichos señores á aconsejar que «en las concesiones de líneas férreas que se otorguen en adelante, se fijen tarifas por viajero y kilómetro que no puedan exceder de 0,11 ptas. en 1.ª clase, 0,075 en 2.ª clase, y 0,045 en 3.ª clase».

Recuérdese también que los tipos más corrientes de las tarifas máximas legales, en las líneas de la Compañía del Norte, son de 0,10 ptas. en 1.ª clase, 0,075 en 2.ª clase, y 0,045 en 3.ª clase, resultando poco superiores á éstos los de las líneas de la Compañía de M. Z. A.; y que, para la casi totalidad de las líneas, lo mismo de la Compañía del Norte que de la de M. Z. A., se han mantenido en las tarifas generales de

Digitized by Google

aplicación los mismos precios que figuran en las tarifas máximas legales.

Resulta pues que los representantes de los productores en la CONFERENCIA FERROVIARIA DE 1905, ponentes sobre el tema **f**, propusieron, *para el porvenir,* unas tarifas límites *más elevadas* aún, en 1.ª clase, é iguales, en 2.ª y 3.ª clases, que las propias tarifas máximas legales que fueron impuestas hace tanto tiempo á los concesionarios de ferrocarriles, «como un medio de atajar á las Empresas ferroviarias en el goce de ganancias inmoderadas». Nada tiene pues de extraño que las grandes Compañías españolas mantuvieran en las tarifas generales de aplicación de la casi totalidad de sus líneas, los mismos tipos de las tarifas máximas legales; y menos tiene, por consiguiente, de inmotivado, que los ponentes productores sobre el tema **f** ni siquiera hayan considerado conveniente que se proceda á la revisión de las tarifas actuales para el transporte de viajeros ¡Cómo habían de hacerlo si no omiten confesar que más bien les parecen bajas estas tarifas,

Digitized by Google

al proponer, como proponen, que, *para el porvenir,* se fijen, en parte, más elevadas!

Las mismas Compañías francesas, en su mayoría, tienen en sus tarifas máximas legales, según se ha visto, los tipos de 0,10 francos en 1.ª clase, 0,075 en 2.ª y 0,055 en 3.ª, *más elevados aún*, en 3.ª clase, como se ve, que los más corrientes en gran parte de las líneas españolas, aun considerando igual el franco á la peseta. Y, si en sus tarifas generales de aplicación bajaron las Compañías francesas los tipos de 2.ª y 3.ª clases, de 0,075 á 0,0675 francos, y de 0,055 á 0,044 francos, respectivamente, atiéndase á que, aun así, con sólo considerar el cambio de los francos respecto de las pesetas, á 10 por 100 de premio, resulta que los tipos de las tarifas generales francesas equivalen á 0,11 ptas. en 1.ª clase, 0,07425 en 2.ª y 0,0484 en 3.ª clase, *superiores* en 1.ª y 3.ª clases, y casi iguales en 2.ª clase, á los vigentes como máximos legales y como generales de aplicación, por lo general, en las líneas españolas.

Digitized by Google

Si no es así, en realidad, para el público; si el transporte de viajeros por las líneas españolas de referencia, contando á peseta por franco, resulta algo más caro, en tarifa general, que por las líneas de las grandes Compañías francesas, no ha de culparse ciertamente por ello á las Compañías españolas, porque en Francia sólo carga el Gobierno sobre los partícipes de las Compañías, 12 por 100 en concepto de impuesto, mientras que en España carga el Gobierno, 20 por 100. Y así tenemos, en definitiva, que los precios de la tarifa general resultan, *para el público*, en Francia, á razón de 0,112 francos en 1.ª clase, 0,0756 en 2.ª clase y 0,04928 en 3.ª clase, por viajero y kilómetro, mientras que en España, aun tomando los tipos más corrientes en las líneas de la Compañía del Norte, antes indicados, resulta que cada viajero ha de pagar, por kilómetro, 0,12 ptas. en 1.ª clase, 0,09 en 2.ª clase, y 0,054 en 3.ª clase.

A pesar de todo esto; á pesar de haberse limitado por modo tan estrecho á las Compañías españolas el campo en

Digitized by Google

que pueden moverse respecto á las tarifas para el transporte de viajeros, no vacilaron jamás en ofrecer al público cada día, con cualquier pretexto, nuevas tarifas especiales, con rebajas considerables de precios, llegando más allá por este camino de donde llegaron las grandes Compañías francesas, con todo y tener éstas guardadas las espaldas por su gobierno, gracias á la garantía del interés que éste tiene allí establecido para el capital accionista; y á pesar de que en España, sobre no sacarle interés alguno al capital la inmensa mayoría de los accionistas, tiene siempre que contar toda administración ferroviaria, más que con auxilios racionales, con las demoras, las cortapisas, y los obstáculos tradicionales del Estado.

Sería muy difícil discernir dónde son, en conjunto y en definitiva, más importantes las rebajas de precios establecidas para el transporte de viajeros por medio de las tarifas especiales, si en las líneas de las siete grandes redes francesas ó en las de las dos grandes Com-

Digitized by Google

pañías españolas; pero sí puede asegurarse, desde luego, que no les han ido á la zaga éstas á aquéllas en el afan de implantar tarifas especiales á precios reducidísimos. Probaríalo, cuando no otra cosa, el establecimiento en España de los billetes baratísimos, llamados kilométricos, que no se ha hecho todavía en Francia.

Para el cálculo de las rebajas de precios que significa esta tarifa de los billetes kilométricos, partieron las Compañías de los tipos que rigen como más corrientes en las tarifas máximas legales y en las tarifas generales de aplicación de las líneas de la Compañía del Norte, esto es, de los tipos de 0,10 pesetas por viajero y kilómetro, en 1.ª clase, 0,075 pesetas, en 2.ª clase, y 0,045 pesetas, en 3.ª clase; y, sobre estos precios, se llegó hasta la reducción de 50 por 100.

Clara idea da de la grandísima importancia de las rebajas hechas por las Compañías españolas, el dato, ya indicado antes, de que el promedio de los productos de 1.ª, 2.ª y 3.ª clases, por

Digitized by Google

viajero y kilómetro, en las Compañías del Norte y de M. Z. A., fué, en 1905, de 0,045 y de 0,05 pesetas, respectivamente, esto es, igual, para el Norte, al tipo que como máximo legal y como general de aplicación tiene vigente, exclusivamente, para los viajeros de 3.ª clase.

Se dirá, acaso, que menores fueron aún los promedios de los productos de 1903, por viajero y kilómetro, en las grandes redes francesas, según se ve en el cuadro publicado en la página 240 del primer tomo de esta obra, puesto que allí aparecen los siguientes:

	Francos, por viajero y kilómetro
Para la Red del «P. L. M.».	0,0409
— — «Nord».	0,0383
— — «Orleans».	0,0366
— — «Midi».	0,0361
— — «Ouest».	0,0358
— — «Est».	0,0343
— — «Estado»..	0,0320
Para la totalidad de la Red francesa. .	0,0376

Pero hay que atender á que se trata allí de francos, y aquí de pesetas, de

Digitized by Google

forma que, con sólo considerar un premio de 10 por 100 en los francos sobre las pesetas, tenemos ya que el producto medio de la Red del P. L. M., en 1903, fué igual al de la red del Norte de España, en 1905.

Nada tiene de particular, por otra parte, que, á pesar de todo lo dicho, sea el producto medio de las siete grandes redes francesas, más bajo que el de las dos grandes Compañías españolas, porque, de una parte, indudablemente debe hacerse en Francia mucho más uso que en España de las tarifas especiales, singularmente para grandes recorridos; y, de otra parte, porque ha de influir grandemente en que sea menor el producto medio del viajero kilómetro, en Francia, el movimiento enorme de *banlieue* que, no sólo en París, sino en todas las grandes ciudades francesas se ha desarrollado, mientras que en España sólo es de notar, y ni con mucho en la escala que en París, el movimiento de *banlieue* que de unos años á esta parte se ha iniciado en Barcelona.

Digitized by Google

Quedó pues bien sentado, respecto á las «Tarifas para el transporte de viajeros» que rigen en España:

1.º Que los propios ponentes sobre dichas tarifas, por parte de los productores que acudieron á la CONFERENCIA FERROVIARIA DE 1905, no sólo no consideran que hayan de ser rebajados ni siquiera revisados los precios de las actuales tarifas generales para el transporte de viajeros, sino que aconsejan que se otorguen á los concesionarios de los ferrocarriles que en adelante se construyan, tarifas máximas legales *más elevadas,* en 1.ª clase por lo menos, que las más corrientes entre las que rigen en la mayoría de las líneas de las dos grandes Compañías españolas.

2.º Que, aun así, los tipos que proponen para el porvenir, los ponentes productores sobre el tema **f**, son *más bajos,* en 3.ª clase por lo menos, que los que figuran en las tarifas máximas legales de la mayoría de las grandes redes francesas, é inferiores aún, en 1.ª y 3.ª clases, á los tipos de las tarifas generales de estas mismas redes,

Digitized by Google

con sólo considerar que valgan los francos 10 por 100 más que las pesetas.

3.° Que, á pesar de ser ya tan bajos los tipos establecidos en las tarifas máximas legales y en las tarifas generales de aplicación de gran parte de las líneas de las dos grandes Compañías españolas, en términos, de que lo son más aún que los de la mayoría de las Compañías francesas, y que los que para el porvenir aconsejan, como límites, los representantes de los productores en la CONFERENCIA FERROVIARIA DE 1905, aun así, han hecho las Compañías españolas tales rebajas en los precios de sus tarifas generales, por medio de un sin número de tarifas especiales, que han llegado tanto ó más allá en este punto, en beneficio del público, que las propias Compañías francesas, á pesar de no tener asegurado como éstas, por parte del Estado, un interés racional para su capital accionista.

Digitized by Google

TARIFAS

para el transporte de los excesos de equipaje

El equipaje, ó sea el conjunto de los efectos que cada viajero necesita para su uso personal, puede ser llevado en la mano, ó facturado.

Por virtud del artículo 96 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, para la ejecución de la Ley de Policía de Ferrocarriles de 14 de Noviembre de 1855; y por virtud del artículo 99 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, para la ejecución de la Ley de Policía de 23 de Noviembre de 1877, se prohibe la entrada en los coches á las personas que lleven consigo paquetes que por su forma ó volumen puedan molestar á los viajeros; lo cual quiere decir que se permite que éstos lleven en la mano los paquetes ó bultos que no molesten á los demás. Determinóse, por otra parte, en la Real Orden de 18 de Noviembre de 1862, que las Compañías no deben sujetar á tarifa alguna

Digitized by Google

estos bultos ó paquetes que pueden ser llevados en la mano; que el peso de los sacos ó bultos de oro, plata, alhajas, monedas y valores análogos que los viajeros pueden llevar en la mano, gratuitamente, no pueden pasar de 15 kilos; y que las Compañías están exentas de responsabilidad en los casos de pérdida de dichos bultos ó paquetes llevados en la mano. Esto es todo lo que hay dispuesto respecto al equipaje que cada viajero puede llevar consigo en el propio coche en que realice su viaje.

Pero, además de este equipaje, pueden los viajeros llevar otro que, por no caber en los coches, ó porque molestaría á los demás, debe ser facturado. Dice á este efecto la disposición 5.ª de las aprobadas por Real Orden de 31 de Diciembre de 1844, para la percepción de los derechos de la tarifa, que «todo viajero cuyo equipaje no pese más de ... arrobas, no tendrá que pagar más que el precio de su asiento»; lo cual quiere decir que se otorgó á cada viajero el derecho de llevar, facturado, sin pagar nada, un equipaje

Digitized by Google

que no pese más de un número de arrobas, que no fué de momento determinado. Mas, vino después la legislación de 1855, y en la disposición 5.ª de las aprobadas por Real Decreto de 15 de Febrero de 1856, para la percepción de los derechos de la tarifa, se determinó categóricamente que «todo viajero cuyo equipaje no pese más de 30 kilogramos, sólo pagará el precio de su asiento». Esto debió ser sacado de Francia, como tantas otras cosas, pues allí, desde que por la ley de 7 de Julio de 1844 fué otorgada la concesión de la línea de Montpeller á Nimes, se fijó en 30 kilos el equipaje que cada viajero tiene derecho á llevar facturado, gratuitamente, en el mismo tren en que viaje. Antes fué menor el peso del equipaje en tal forma consentido por las leyes francesas: se empezó por el peso de 15 kilos, luego se subió á 25, se volvió después á los 15 kilos, se pasó por 20 kilos, y por fin se dió definitivamente en los 30 kilos.

Por el artículo 103 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, para la ejecu-

Digitized by Google

ción de la Ley de Policía de 14 de Noviembre de 1855, se definió el equipaje del siguiente modo: «Se comprenden bajo la denominación de equipajes, los cofres, baúles, maletas, sombrereras, sacos de noche, y, en general, todos los bultos que pertenezcan y acompañen al viajero, y de los cuales se les hará puntual entrega en la estación donde termine su viaje.» Pero parece que algunos viajeros querían que se tomaran como equipajes, comprendidos entre «los bultos que pertenezcan y acompañen al viajero», banastas de jamones y de pescados, pellejos de aceite, sacos de cereales, tablas, barras de hierro y hasta macetas de flores, y árboles frutales, por lo que hubo de dictarse la Real Orden de 13 de Octubre de 1867, que definió más escrupulosamente lo que realmente es el equipaje, y, á la vez, dispuso lo necesario para que no se «aprovechen unos viajeros de los billetes de otros que no pertenezcan á la misma familia, ó no estuvieren ligados á ella por vínculo alguno de dependencia ó de anterior

Digitized by Google

acuerdo de viajar en compañía hasta un mismo punto, para transportar gratuitamente sus bultos y equipajes».

En el artículo 106 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, para la ejecución de la Ley de Policía de 23 de Noviembre de 1877, vino definido el equipaje de este modo: «Se comprenden bajo la denominación de equipaje, las prendas y efectos destinados al abrigo, adorno y aseo de los viajeros, de su inmediato uso, los libros y herramientas de su arte ú oficio, contenidos en baúles, cofres, maletas, arquillas, cajones, sombrereras, sacos de noche, alforjas, saquillos, ó bajo otra cubierta cualquiera, ó bien á la vista, sin embalaje alguno.» Luego, por virtud de una disposición de la Dirección General de Obras Públicas, de 4 de Noviembre de 1894, fueron comprendidos los velocípedos en la categoría de equipajes, en calidad de herramientas de un arte ú oficio.

Todo lo dicho hasta aquí se refiere al equipaje que, bien en la mano, bien facturado, puede llevar consigo el via-

Digitized by Google

jero, y debe ser transportado gratuitamente por las Compañías. Respecto al equipaje que lleve cada viajero, por encima de los 30 kilos concedidos, y que no debe ser ya por lo tanto transportado gratuitamente por las Compañías, esto es, respecto al llamado *excedente ó exceso de equipaje,* rige el párrafo 2.º del artículo 127 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, para la ejecución de la Ley de Policía de 23 de Noviembre de 1877, igual enteramente al artículo 122 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, para la ejecución de la Ley de Policía de 14 de Noviembre de 1855. Dicen así dichos artículos:

«Son aplicables los precios ordinarios de la tarifa á todos los paquetes ó bultos que, aunque embalados separadamente, constituyan una remesa de más de 50 kilogramos, con tal que sea hecha por un mismo individuo y dirigida á una sola persona.»

«Los encargos y los *excedentes de equipajes,* con las mismas condiciones, se considerarán como un solo bulto para

Digitized by Google

la percepción de los precios que en tarifa especial tengan señalados.»

«No disfrutarán de estos beneficios las empresas de mensajerías y otros intermediarios de transportes, á no ser que los efectos por ellas remitidos estén embalados en un solo bulto.»

Como se ve, para el transporte de los excesos de equipaje se han de satisfacer los precios que se señalan en las tarifas apropiadas. Esto es lo que legalmente se estableció y lo que actualmente rige; pero debe advertirse, sin embargo, que á tenor de lo dispuesto en la Real Orden antes citada, de 13 de Octubre de 1867, cuando viajan juntos ó en grupo varios individuos de una misma familia, ó con sus sirvientes, no se cobra nada por exceso ó excedente de equipaje, sino cuando el peso total del equipaje de dicho grupo de viajeros exceda de la suma de los pesos á cuyo transporte gratuito tendrían derecho si viajasen uno á uno.

Antes de terminar este preámbulo sobre las «Tarifas para el transporte de los excesos de equipaje», conviene

Digitized by Google

recordar que en el artículo 111 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, para la ejecución de la Ley de Policía de 14 de Noviembre de 1855, y en el artículo 116 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, para la ejecución de la Ley de Policía de 23 de Noviembre de 1877, se dice lo siguiente: «El viajero que lleve en su equipaje, joyas, pedrerías, billetes de Banco, dinero, acciones de Sociedades industriales, títulos de la Deuda Pública ú otros objetos de valor, deberá hacerlo constar, exhibiéndolos antes de verificarse el registro, manifestando la suma total que estos objetos representan, ya sea según su valor en venta, ya por el precio que los estime. La falta de este requisito relevará de responsabilidad á la Empresa en caso de sustracción ó extravío.»

Claro está que el objeto principal de este artículo consiste en precaver el engaño de que pudieran ser víctimas las Empresas, si, además de serlo por la sustracción ó extravío del equipaje, viniese el dueño de éste con la preten-

Digitized by Google

sión de grandes indemnizaciones, pretextando la existencia, en dicho equipaje, de valores ó de dinero que no existieran; pero, como del propio artículo parece deducirse el derecho de los viajeros á llevar estos valores ó dinero en el equipaje facturado, *mediante la exhibición y la declaración consabidas,* hay que decir que nadie hace uso de un derecho á tal costa concedido, sino que, el viajero que quiere llevar consigo valores ó dinero, se acoge sencillamente al derecho que tiene concedido por Real Orden de 18 de Noviembre de 1862, de llevar en la mano, gratuitamente, hasta 15 kilos de oro, plata, alhajas, moneda y valores, en sacos ó en bultos.

Conviene asimismo recordar que, entre las condiciones de aplicación de varias tarifas especiales, como las de ciertos billetes sencillos y de ida y vuelta, de los billetes de abono, y de los billetes colectivos para obreros y para bandas civiles, hay la de que los portadores de tales billetes no tienen derecho al transporte gratuito de otro

Digitized by Google

equipaje que el que reglamentariamente puede llevarse en la mano; y que, entre las condiciones de aplicación de otras tarifas especiales, como las de ciertos billetes circulares, los semicirculares y los kilométricos, además de concederse, como en las tarifas generales, el transporte gratuito de 30 kilos de equipaje por cada viajero, se admiten los muestrarios como equipaje, pero con la condición de que vayan en maletas, ó en cajas bien cerradas, y de que, en el caso de retardo ó de extravío, no se haga mayor reclamación que la que quepa por la pérdida ó retraso de un equipaje, pues las Compañías no han de indemnizar otro valor que el intrínseco y efectivo de las muestras, sin atender á perjuicio alguno ocasionado por ventas ó negocios no realizados. Véase, respecto de esta cuestión interesante, lo que se dijo en la «Conclusión» del capítulo sobre la «Tarifa general para el transporte, á gran velocidad, de muestrarios en cajas ó maletas» (páginas 236 y siguientes del tomo II de esta obra).

Digitized by Google

Y ahora, veamos qué propusieron los ponentes por los productores, sobre el tema **f**, referente á las «Tarifas para el transporte de los excesos de equipaje», y qué hay establecido en las líneas de las Compañías españolas del Norte y de M. Z. A., y en las de las Compañías francesas, para compararlo luego todo, debidamente.

Tarifas que se proponen. — El Presidente de la ponencia sobre el tema **f**, y el representante de la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, ponente por parte de los productores, no pudieron estar más categóricos en su Informe respecto á las «Tarifas para el transporte de los excesos de equipaje». «No procede — dicen — alterar los tipos que para los excesos de equipaje se fijan en los Pliegos de condiciones particulares de cada concesión.»

Y más categórico estuvo aún el propio representante de la Económica

Digitized by Google

Matritense, en su Informe particular, retirado, que aparece en el folleto publicado por el Ministerio de Fomento, pues en él se dice que «el exceso de equipaje debe cobrarse con relativa elevación», porque, «facilitar el transporte con el pretexto de la presentación como equipaje, de toda clase de artículos, tendría el grave inconveniente de exigir un aumento en el número de unidades de que se compone un tren de viajeros, que perjudicaría considerablemente á éstos, en primer lugar, y á la Compañía, en segundo»... «Tal vez fuera conveniente forzar algo más todavía de lo que están, las tarifas actuales, ya que el viajero, en general, puede muy bien llevar, dentro del peso concedido en nuestro país, por billete, el equipaje necesario para poder esperar en el punto de destino, la llegada del resto de sus efectos, que podría facturar en gran velocidad, desde el momento que las tarifas de esta clase han de modificarse, sin duda alguna, en sentido favorable; se ganaría tiempo en el despacho de los trenes, se po-

Digitized by Google

drían disminuir las paradas en marcha, disminuyendo las horas de viaje, y hasta se podrían hacer mayores las expediciones de viajeros en cada tren, lo que sería una gran ventaja en determinadas estaciones del año.»

Todos estos razonamientos fueron suprimidos en el Informe con que se substituyó el publicado en el folleto del Ministerio de Fomento; pero subsistió el principio de que «no procede alterar los tipos que para los excesos de equipaje se fijan en los Pliegos de condiciones particulares de cada concesión»; y sólo se añadió que, si «los excesos de equipaje resultan actualmente elevadísimos, es principalmente porque el importe de un solo kilogramo se cuenta como si fueran 10», por lo que se propuso que, en vez de pagarse, como ahora, por 10 kilos, sea el que fuere el exceso, mientras no pase éste de 10 kilos; por 20 kilos cuando sea el exceso mayor de 10 kilos y no pase de 20, etc.; se pague por 5 kilos, mientras el exceso no pase de este peso; por 10 kilos mientras el exceso sea mayor

Digitized by Google

de 5 y no pase de 10; por 15 kilos, mientras el exceso sea mayor de 10 y no pase de 15; por 20 kilos, mientras el exceso sea mayor de 15 y no pase de 20, etc., hasta que el exceso llegue á 50 kilos, esto es, hasta que el peso total del equipaje facturado alcance á 80 kilos. Para cuando haya más de este exceso, ó sea, para cuando el peso total del equipaje sea mayor de 80 kilos, no tienen inconveniente los ponentes por parte de los productores en que se cuenten los excesos de equipaje por fracciones indivisibles de 10 kilos, según está dispuesto en las tarifas vigentes.

Tarifas de las Compañías españolas. — De los datos estadísticos publicados por la Dirección General de Obras Públicas se deduce que no hay otras *tarifas máximas legales* para el transporte de los excesos de equipaje, en las líneas que constituyen las redes de las Compañías del Norte y de M. Z. A., que las de las líneas de Soto del Rey á

Digitized by Google

Ciaño Santa Ana, y de Segovia á Medina del Campo, de la Compañía del Norte; mas ni siquiera se indica en los cuadros que comprenden dichos datos, cuáles son los precios de tales tarifas máximas legales; se dice que existen estas tarifas, y nada más. Sin embargo, hay otras líneas de las dos grandes Compañías citadas, que tienen también tarifas máximas legales para el transporte de los excesos de equipaje, aun cuando no conste así en las estadísticas de la Dirección General de Obras Públicas. Son estas líneas la de Tudela á Tarazona, de la Compañía del Norte, y las de Barcelona á Granollers y de Martorell á Barcelona, de la Compañía de M. Z. A.

Para la línea de Tudela á Tarazona se estableció que «todo viajero cuyo equipaje no pese más de 15 kilogramos, sólo pagará el precio de su asiento»; y se fijó el precio total de 0,50 pesetas, por tonelada y kilómetro, para el «exceso de equipaje y encargo».

Para la línea de Barcelona á Granollers se estableció que «todo viajero

Digitized by Google

cuyo equipaje no pese más de tres arrobas, en los carruajes de 1.ª clase, dos arrobas, en los de 2.ª, y una arroba, en los de 3.ª, no tendrá que pagar más que el precio del asiento. El exceso de peso pagará un real por arroba, por cualquier distancia».

Llama la atención que, habiéndose fijado legalmente pesos distintos para el equipaje que debe transportarse gratuitamente en 1.ª, en 2.ª y en 3.ª clases, y siendo los pesos correspondientes á las clases 2.ª y 3.ª, menores que el de 30 kilos que hoy rige, consintiera la Compañía concesionaria en que rigiera, hasta para estas dos clases, el peso que sólo se concedió para la primera; y es de notar también, por otra parte, que se estableciera un solo precio por el exceso de equipaje á cualquiera distancia. La primera anomalía no tiene explicación. La segunda sí, porque, siendo nada más que de 30 kilómetros la longitud de la línea, y calculando á razón de 10 kilos por arroba, aun contando con que los excesos de equipaje hiciesen todo el recorrido de la línea,

Digitized by Google

resultaba el transporte á razón de 25 pesetas por tonelada, ó sea á razón de 0,83 pesetas por tonelada y kilómetro; mas, para el recorrido de 13 kilómetros entre Barcelona y Moncada, resultaba ya el transporte á razón de 1,92 pesetas por tonelada y kilómetro.

Para la línea de Martorell á Barcelona se estableció que «todo viajero podrá llevar gratis un equipaje cuyo peso no exceda de 30 kilogramos en los carruajes de 1.ª clase, 20 kilogramos en los carruajes de 2.ª clase, y 10 kilogramos en los carruajes de 3.ª clase»; y que «por cada 10 kilogramos de exceso de equipaje se pagará, por kilómetro, 0,20 reales por peaje, y 0,10 reales por transporte: total, 0,30 reales».

Hay también, como se ve, en la tarifa máxima legal de la línea de Martorell á Barcelona, la anomalía de que, habiéndose fijado pesos distintos en 1.ª, en 2.ª y en 3.ª clases, para el equipaje que debe ser transportado gratuitamente, consintiera la Compañía en que rigiese para las clases 2.ª y 3.ª, el

Digitized by Google

peso más elevado que se fijó para la 1.ª; y, en cuanto al precio que se ha de pagar por el exceso de equipaje, es asimismo de notar que sea el enormísimo de 7,50 pesetas por tonelada y kilómetro.

A pesar de que la tarifa de la línea de Granollers fué aprobada por Real Orden de 8 de Septiembre de 1854, y la de la línea de Martorell por Real Orden de 17 de Noviembre del mismo año, esto es, con sólo 70 días de diferencia entre una y otra, no brilla en ellas, según se acaba de ver, la unidad de criterio que fuera de desear. Esto, y la falta de toda referencia al transporte de los excesos de equipaje, en la casi totalidad de los Pliegos particulares de las concesiones ferroviarias, demuestra que no se dió al principio importancia alguna á este transporte, en España.

Las *tarifas generales de aplicación* que rigen en las líneas de las Compa-

Digitized by Google

nías del Norte y de M. Z. A., para el transporte de los excesos de equipaje, son las que pueden verse en los dos cuadros que á continuación se exponen:

Digitized by Google

PRECIOS, POR KILÓMETRO Y TONELADA, DE LA TARIFA EXCESOS DE EQUIPAJE, EN LAS LÍNEAS

DESIGNACIÓN DE LAS LÍNEAS
Madrid á Irún-Hendaya . . . . .
Venta de Baños á Alar San Quirce . . . . .
Medina á Segovia . . . . .
Villalba á Segovia . . . . .
Alar San Quirce á Santander . . . . .
Castejón á Bilbao . . . . .
León á Gijón . . . . .
Oviedo á Trubia. . . . .
Procedencias ó destinos de Gijón . . . . .
Palencia á La Coruña . . . . .
Toral de los Vados á Villafranca del Vierzo . . . . .
Procedencias ó destinos de La Coruña . . . . .
Alsásua á Zaragoza. . . . .
Zaragoza á Barcelona . . . . .
Tardienta á Huesca. . . . .
Selgua á Barbastro. . . . .
Lérida á Reus y Tarragona . . . . .
Tudela de Navarra á Tarazona de Aragón . . . . .
Soto del Rey á Ciaño Santa Ana . . . . .
Huesca á la frontera, por Canfranc . . . . .
Valencia á Utiel. . . . .
Almansa á Valencia y Tarragona . . . . .
Játiva á Alcoy . . . . .
Barcelona á Llerona y Granollers á San Juan de las Abadesas.
Carcagente á Gandía y Denia . . . . .
Los precios anteriores se aplican

Digitized by Google

GENERAL DE APLICACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE DE LA COMPAÑÍA DEL NORTE

	De 0 á 50 kilogs.	Más de 50 kilogs.	Mínimo de percepción	Páginas del *Giol*
	1,25	1,00	0,25	
	1,25	0,75	0,25	
	1,00	1,00	0,25	
	1,25	0,75	0,25	
	1,125	0,75	0,25	
	1,25	0,75	0,25	777
	1,00	0,75	0,25	
	1,25	0,75	0,25	
	0,75	0,75	0,25	
	1,25	1,25	0,25	
	1,25	1,00	0,25	
	1,25	1,25	0,25	
	0,50	0,50	0,25	
	1,25	1,00	0,25	976
	1,25	1,25	0,25	970
				253
	1,25	0,75	0,50	227
				228
	1,25	0,75	0,50	959
De 0 á 10 kilogs.	**De 11 á 50 kilogs.**	**Más de 50 kilogs.**	**Mínimo de percepción**	
0,50	1,25	0,75	Ptas. 0,25 hasta 50 kgs., y el precio de ptas. 0,50 cuando exceda de ellos.	1288

por fracciones de 10 kilogramos.

Digitized by Google

PRECIOS, POR KILÓMETRO Y TONELADA, DE LA TARIFA
EXCESOS DE EQUIPAJE, EN LAS LÍNEAS

DESIGNACIÓN DE LAS LÍNEAS
RED ANTIGUA
Madrid á Zaragoza . . . . .
Madrid á Alicante y Toledo . . . . .
Albacete á Cartagena . . . . .
Alcázar á Ciudad Real. . . . .
Manzanares á Córdoba. . . . .
Ramal de Linares . . . . .
Sevilla á Huelva. . . . .
Puente de Aljucén á Cáceres. . . . .
Mérida á Sevilla. . . . .
Aranjuez á Cuenca . . . . .
Ciudad Real á Badajoz. . . . .
Almorchón á Bélmez . . . . .
Madrid á Ciudad Real . . . . .
Córdoba á Sevilla . . . . .
Ramal de Guadajoz á Carmona. . . . .
Valladolid á Ariza . . . . .
RED CATALANA
Tarragona á Barcelona . . . . .
Barcelona á la Frontera, por el Interior y el Litoral. . . .
Zaragoza á Roda . . . . .
Picamoixóns á Roda y Barcelona . . . . .

Los anteriores precios se aplica

Digitized by Google

GENERAL DE APLICACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE DE MADRID Á ZARAGOZA Y Á ALICANTE

	De 0 á 50 kilogs.	Más de 50 kilogs.	Mínimo de percepción	Páginas del *Giol*
	1,25	0,75	0,50	297
	0,375	0,325	0,38 hasta 50 kgs., y 0,50 pasando de 50 kgs.	297
	1,25	0,75	0,50	528
De 0 á 10 kilogs.	**De 11 á 50 kilogs.**	**Más de 50 kilogs.**	**Mínimo de percepción**	
0,50	1,25	0,75	0,50	15
0,75	0,75	0,75	0,50	17

or fracciones de 10 kilogramos.

Digitized by Google

Obsérvese, en los cuadros anteriores, que los precios para el transporte de excesos de equipajes son mayores, generalmente, cuando estos excesos no pasan de 50 kilos que cuando pasan de 50 kilos, lo cual es lógico, si bien hay varios casos en que dichos precios son iguales; pero hay una excepción para la Compañía del Norte, y otra para la de M. Z. A., de todo punto anómalas. Para la línea de Carcagente á Denia, de la Compañía del Norte, y para las de Tarragona á Barcelona y á la frontera francesa, de la Compañía de M. Z. A., se señala el precio excepcional de 0,50 ptas., por tonelada y kilómetro, cuando el exceso de equipaje no pasa de 10 kilos, señalándose para cuando el exceso sea de 11 á 50 kilos, y para cuando pase de 50 kilos, precios análogos á los que rigen en las demás líneas.

Esta anomalía no puede tener más que una explicación: la conciencia de que son demasiado elevados los precios de la tarifa general para los excesos de equipaje de menos de 50 kilos, y el de-

Digitized by Google

seo de aminorar, cuando menos, esa extraordinaria elevación de precios para los excesos de equipaje de poca importancia, que son los más frecuentes. En la casi totalidad de las líneas de la Compañía de M. Z. A. se ha de pagar por los excesos de equipaje, según se ha visto, 1,25 ptas. por tonelada y kilómetro, cuando el exceso no pasa de 50 kilos, y 0,75 ptas., cuando pasa de este peso, siendo de 0,50 ptas. el mínimo de percepción; y en varias de las líneas de la Compañía del Norte rigen iguales tipos, si bien en otras se llega hasta 1 peseta y 1,25 ptas. aun para los excesos que pasan de 50 kilos; pero se fijan en casi todas, sólo 0,25 ptas. como mínimo de percepción.

Además de las anteriores tarifas generales de aplicación, para el transporte de los excesos de equipaje, hay en las líneas de las Compañías del Norte y de M. Z. A. las siguientes *tarifas especiales,* con el mismo objeto:

Digitized by Google

Tarifa especial local núm. 7, de la Compañía del Norte, para transportes entre Santander y Torrelavega. Figura en ella el precio de 20,25 ptas. por tonelada de exceso de equipaje; y, como el recorrido es sólo de 28 kilómetros, resulta dicho precio á 0,72 ptas. por tonelada y kilómetro. El mínimo de percepción es de 0,25 ptas. (Véase el *Giol,* página 821.)

Tarifa especial núm. 106, de la Compañía de M. Z. A., para transportes entre las líneas de Madrid á Zaragoza y de Zaragoza á Barcelona. Por ella rige el precio de 0,75 ptas. por tonelada y kilómetro, para el transporte de excesos de equipaje, sea el que fuere el peso de este exceso, contándose por fracciones indivisibles de 10 kilos, y con un mínimo de percepción de 0,50 pesetas. (Véase el *Giol,* página 49.)

Tarifa especial combinada, B.V.M.A. número 1, desde la estación de Málaga á las de Játiva, Valencia, Castellón, Tortosa, Tarragona y Barcelona, y viceversa, con precios excepcionales según sea el peso del exceso de equipaje y el

Digitized by Google

recorrido de que se trate. (Véase el *Giol,* página 383.)

Tarifa especial combinada, B. M. N. número. 2, desde las estaciones de Barcelona y Zaragoza á la de Valladolid, y viceversa, con precios excepcionales según sea el peso del exceso del equipaje. (Véase el *Giol,* página 388.)

Tarifa temporal combinada, T. C. número 1, para el transporte de individuos de las Compañías de espectáculos públicos, en la que se fija sólo en 0,25 pesetas el precio por tonelada y kilómetro, para el transporte del equipaje de dichas Compañías, facturado independientemente del que vaya con el billete de los artistas. (Véase el *Giol,* página 395.)

Tarifas de las Compañías francesas.—Según puede verse en la página 1 del «Chaix», de Gran Velocidad, los precios que rigen en las líneas de las siete grandes redes francesas y en las «Cein-

Digitized by Google

tures» de París, para el transporte de los excesos de equipaje, son los de

0,50 francos por tonelada y kilómetro, cuando no pase de 40 kilos el exceso, y

0,40 francos por tonelada y kilómetro, cuando pase de 40 kilos el exceso.

El mínimo de percepción, por expedición, es de 0,50 francos.

Dichos precios se aplican por fracciones de 5 kilos, mientras el exceso no pase de 10 kilos, y por fracciones de 10 kilos, cuando pase de este peso.

En ningún caso la tasa correspondiente á un exceso de equipaje que no pase de 40 kilos, puede ser superior á la tasa correspondiente á un exceso de equipaje que pase de 40 kilos.

Comparaciones. — Dicen los firmantes del Informe sobre el tema **f**, por parte de los productores, que «no procede alterar los tipos que para los excesos de equipaje se fijan en los Pliegos de condiciones particulares de cada conce-

Digitized by Google

sión»; pero no debieron sin duda querer referirse á los Pliegos de condiciones particulares, sino á las tarifas generales de aplicación de cada línea, porque, según se ha visto, apenas hay algunas concesiones en cuyos pliegos de condiciones particulares se fijan tipos para el transporte de los excesos de equipaje.

Sea como quiera, es lo cierto que los ponentes por parte de los productores tienen por aceptables los precios que actualmente rigen en nuestras líneas férreas para el transporte de los excesos de equipaje. No procede, por consiguiente, hacer comparación alguna entre las tarifas que se proponen y las tarifas de las Compañías españolas, puesto que son idénticas. Sólo cabe hacer constar que, en las que se proponen, se indica que se apliquen los precios por fracciones indivisibles de 5 kilos, mientras el exceso de equipaje no pase de 50 kilos, y por fracciones indivisibles de 10 kilos, cuando dicho exceso pase de 50 kilos, en vez de aplicarse, como se hace ahora, por fracciones indivisi-

Digitized by Google

bles de 10 kilos, sea el que fuere el exceso de equipaje.

Mas, si se hace la comparación entre las tarifas que rigen en las líneas españolas, y las que rigen en las Compañías francesas, en seguida se verá que los precios franceses son muy inferiores á los de las tarifas generales de aplicación, en España. Y en verdad hay que decir que, aparte las contadas tarifas especiales antes citadas, no son ciertamente nuestras tarifas para el transporte de los excesos de equipaje, las que más proporcionadamente se ajustan á las verdaderas necesidades de mayores precios, que para los transportes ferroviarios se sienten en las líneas españolas, respecto de las extranjeras, por razón de los mayores costes de las líneas, de los menores tráficos, etc., etc.

Pese al señor representante de la Económica Matritense, que piensa lo contrario, creo yo que, si algunos precios de tarifas son susceptibles de rebaja, *siempre mediante las debidas compensaciones* á las Compañías, puesto que se trataría en todo caso de cercenar

Digitized by Google

derechos adquiridos, son precisamente los precios que rigen para el transporte de los excesos de equipaje. Los razonamientos de dicho señor en defensa de lo ya establecido, y hasta de que «tal vez fuera conveniente forzar algo más todavía de lo que están, las tarifas actuales», debieron ser más bien motivados por el plausible deseo de que no se perjudique la buena explotación ferroviaria, por mira alguna de carácter social y económico; y esto es tanto más de alabar, por cuanto no fué quien adujo tales razonamientos un técnico ferroviario á quien conviniera ante todo atender á la perfección de su servicio, sino un representante de las clases productoras. Pero debe decirse que, en realidad, los temores del ponente sobre el tema **f** no son para tenidos en cuenta en la proporción que supone, sobre todo si se atiende á la necesidad, cada día más sentida en todos los países civilizados, de llevar consigo cada viajero mucho equipaje, y de que vaya éste, siempre que sea posible, en el propio tren que el viajero que lo lleve. Una

Digitized by Google

infinidad de consideraciones referentes á la cultura pública, al aseo individual y al mejor trato social que exige la vida moderna, así lo aconsejan; aparte de que en el artículo 107 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, para la ejecución de la Ley de Policía de 23 de Noviembre de 1877, se previene que «los equipajes deberán transportarse en los mismos trenes que conduzcan á sus dueños, y se entregarán al terminar el viaje»; que es lo que en realidad se hace, salvo en los casos excepcionales en que, por tratarse de trenes de composición limitada, no pueden añadirse á dichos trenes los furgones necesarios, pues entonces forzosamente ha de ser llevada la parte excedente del equipaje, en el tren inmediato, que hace para el caso las veces de un tren complementario.

Sobre la cuantía de la rebaja que en los precios hoy vigentes pudiera hacerse, siempre con las debidas compensaciones para las Compañías, ó sobre el nuevo régimen á que pudiera sujetarse el transporte de equipajes, en la forma so-

Digitized by Google

meramente indicada ya al tratar de la tarifa para el transporte de muestrarios, en el tomo II de esta obra, nada hay que decir ahora; ello será materia bien interesante de la Tercera Parte, cuando se trate de la Filosofía de las tarifas ferroviarias. Quizá resulte de los estudios que entonces se hagan, como mejor solución, la de suprimir toda suerte de transporte gratuito de equipajes, y, por lo tanto, las tarifas de excesos de equipaje, según se hace en Italia y en varias redes de Alemania, de Austria y de otros países, á fin de establecer una tarifa general de precios bajos, para el transporte de toda clase de equipaje, calculados de forma que con ellos no sufrieran daño alguno los intereses de las Compañías, creados al amparo de la Ley. A su tiempo se verá esto con la detención debida.

Digitized by Google

CONDICIONES ESPECIALES

para el transporte de grupos de obreros ó trabajadores

Los firmantes del Informe sobre el tema **f**, por parte de los productores, reconocen desde luego que «hace años se aplican tarifas á precios reducidos para el transporte de obreros y sus familias, facilitando así su traslación con carácter permanente á puntos donde el trabajo sea más remunerador, ó temporalmente, en determinados meses del año, como sucede en la época de recolección de los frutos del campo». Sólo se quejan dichos señores de que exista gran diversidad, no sólo en los precios, sino en las condiciones de dichas tarifas; y, por consiguiente, dicen que «sería muy conveniente, en pro de la clase obrera, uniformar esta clase de tarifas, fijando condiciones generales y precios máximos en toda la red de ferrocarriles, que, sin perjudicar á las Compañías, resultasen los viajes muy

Digitized by Google

económicos, contribuyendo á este fin el Estado con la supresión del impuesto que grava estos transportes».

Pero he aquí que, á renglón seguido, reconocen los mismos autores del propio Informe, que la unificación que preconizan no es conveniente, por cuanto declaran que «del examen de las tarifas vigentes resulta que, así como la base de 0,02 pesetas por viajero y kilómetro, que corresponde á la Tarifa local del Norte, n.º 3, y á la combinada N.C. n.º 1, entre dicha Compañía y la de Madrid á Cáceres y Portugal, que abarcan largos recorridos, debe aceptarse, no parece remunerador aquel precio para las pequeñas Compañías que comprenden líneas inferiores á 300 kilómetros, en las que parece equitativo aceptar la base de 0,025, inferior tan sólo en medio céntimo al máximo que hoy está en vigor». Respecto á las demás condiciones del transporte, los firmantes del Informe de que se trata encuentran muy aceptables, y que pueden tener carácter general, las que determina la Tarifa local del Norte, n.º 3.

Digitized by Google

Proponen, en resumen, dichos señores:

Primero: Que el transporte de grupos de obreros ó trabajadores se realice en coches de 3.ª clase, utilizando los trenes mixtos ó los trenes de mercancías con viajeros, procurando reducir á un mínimo la parada en las estaciones de enlace.

Segundo: Que la base máxima de la tarifa para estos transportes, no exceda de 0,02 pesetas por viajero y kilómetro, «elevándose á 0,025 pesetas para aquellas Compañías que *comprendan líneas* que no excedan de 300 kilómetros»; siendo en todos los casos el mínimo de percepción, el que corresponda á un recorrido de 100 kilómetros.

Tercero: Que para disfrutar de esta tarifa se haga indispensable que sean cinco los jornaleros ó individuos de la familia que viajen juntos.

Cuarto: Que las Compañías puedan investigar, por medios parecidos á los que se indican en la Tarifa local n.º 3, del Norte, si son realmente obreros ó

Digitized by Google

individuos de la familia de éstos los que viajen.

Quinto: Que no se admita con tal tarifa otro equipaje que el que reglamentariamente pueden llevar en la mano los viajeros.

Sexto: Que esta clase de tarifas esté exenta del impuesto del Tesoro.

El representante de la Económica Matritense de Amigos del País se contentaba con bastante menos en su Informe particular, publicado en el folleto del Ministerio de Fomento, puesto que en él propuso que, cuando el grupo de obreros llenara por completo un compartimiento, lo cual quiere decir, cuando fuesen 12 los individuos, rigiera la base de 0,03 pesetas por viajero y kilómetro; y que, cuando alcanzase el grupo á llenar por completo un coche de 3.ª, ó sea cuando fuese de 60 individuos, por lo menos, dicho grupo, rigiera la base de 0,025 pesetas por viajero y kilómetro. Esto era menos ventajoso aún para los obreros que lo que tienen ahora vigente las Compañías. Ya se ha visto cómo fué modificado por su propio

Digitized by Google

autor en el Informe que después firmó con el Presidente de la Ponencia.

Recordemos ahora lo que tienen ya establecido las Compañías del Norte y de M. Z. A. para el transporte de grupos de obreros ó trabajadores.

En servicio local tiene la Compañía del Norte la Tarifa especial n.º 3, con billetes sencillos de 3.ª clase, para jornaleros y sus familias, en grupos de cinco personas por lo menos, y en recorridos que no sean inferiores á 100 kilómetros, ó pagando por éstos. Las bases de percepción á que responden los partícipes de la Compañía, por viajero y kilómetro, varían entre 0,021 y 0,020 pesetas, y las rebajas de precios que representan estas bases de percepción respecto de los precios de las tarifas generales, varían entre 53,33 y 58,78 por 100.

En servicio local, de aplicación común á la Red Antigua y á la Red Catalana, tiene la Compañía de M. Z. A. la Tarifa especial n.º 103, con billetes de 3.ª clase, para jornaleros y sus familias en grupos de 10 individuos, y para

Digitized by Google

distancias de 200 kilómetros, cuando menos, ó pagando por éstos. El partícipe de la Compañía responde á una base de 0,0288 pesetas por viajero y kilómetro, que llega á representar una rebaja de 45,28 por 100 respecto de los precios de las tarifas generales de aplicación.

En servicio combinado tienen las Compañías del Norte y de Madrid á Cáceres y Portugal, la Tarifa N. C. n.º 1, con billetes de 3.ª clase, para jornaleros y sus familias en grupos de cinco individuos por lo menos, y entre las estaciones especificadas en dicha tarifa. Las bases de percepción á que responden los partícipes de la Compañía, por viajero y kilómetro, varían entre 0,021 y 0,020 pesetas, y las rebajas de precios que representan estas bases de percepción, respecto de los precios de las tarifas generales, varían entre 67,34 y 67,84 por 100.

En cuanto á las condiciones de aplicación de estas tarifas, queda ya dicho anteriormente cuanto hay que decir; y en lo dicho va comprendido lo refe-

Digitized by Google

rente á las condiciones de la Tarifa especial n.º 3, del Norte, que encontraron muy aceptables los ponentes sobre el tema **f**, por parte de los productores, y que resumieron en los seis párrafos que se han expuesto poco ha.

Resulta pues que lo que se propone, para el transporte de grupos de obreros y trabajadores, casi en nada se diferencia de lo que tiene ya establecido la Compañía del Norte, en precios y en condiciones; y que las diferencias entre lo que se propone y lo que rige en las líneas de la Compañía de M. Z. A., consiste en reducir la base de percepción de la Compañía, de 0,0288 pesetas, por viajero y kilómetro, á 0,020 pesetas; en que los grupos de obreros ó individuos de sus familias sean de cinco individuos en vez de 10, por lo menos; y en que la distancia mínima que se ha de recorrer, para disfrutar de la tarifa, sea de 100 kilómetros en vez de los 200 kilómetros fijados en la Tarifa especial n.º 103 de la Compañía de M. Z. A.

Una diferencia hay, sin embargo, de

Digitized by Google

importancia indudable, entre la tarifa que se propone y las que tienen vigentes las dos grandes Compañías españolas; pero precisamente es de tal índole esta diferencia, que por ella no puede echárseles á éstas nada en cara. Quieren los firmantes del Informe sobre el tema **f**, por parte de los productores, que las tarifas para el transporte de grupos de obreros ó trabajadores, estén exentas del impuesto del Tesoro. Puede asegurarse que no habrá Compañía que á esto se oponga. Y como tal exención representaría una reducción indudable é importante de los precios definitivos de las tarifas; y como se ha visto, por otra parte, que todo lo que se llega á proponer por los ponentes productores, en materia de precios, para este transporte, no es más ventajoso para los obreros que lo que tiene ya establecido la Compañía del Norte, y muy poco más que lo que rige en las líneas de la Compañía de M. Z. A., bien se comprenderá que al propio Gobierno, que convocó la CONFERENCIA FERROVIARIA DE 1905, compete dar ante todo esta

Digitized by Google

satisfacción á los peticionarios por parte de los productores. Y ciertamente no podrían éstos quejarse, si las Compañías, que fueron en tal CONFERENCIA casi residenciadas, quisieran inspirarse ante todo en los ejemplos del Gobierno, en este punto, para atender á los demás, si procediese.

Hay que señalar, antes de dar por terminada esta parte del programa sobre el tema **f**, algo que no aparece muy claro en el segundo párrafo ó condición, de las seis propuestas por los firmantes del Informe de que se trata, quizá sencillamente por defecto de redacción. Se dice en dicho párrafo que «la base máxima de la tarifa no excederá de 0,02 pesetas por viajero y kilómetro, elevándose á 0,025 pesetas *para aquellas Compañías que comprendan líneas que no excedan de 300 kilómetros*»; pero es el caso que las Compañías del Norte y de M. Z. A. tienen, ambas, *comprendidas* entre sus líneas, *varias que no excedan de 300 kilómetros* ¿Quiere decirse, con esto, que para las Compañías del Norte y de M. Z. A.

Digitized by Google

habría de regir la base máxima de 0,025 pesetas, y no la de 0,020, ó quiso decirse simplemente, pues éste parece ser el espíritu de lo propuesto, que habría de elevarse la base á 0,025 pesetas, *para aquellas Compañías cuyas redes* no excedan de 300 kilómetros?

Nada más se me ocurre decir sobre los asuntos comprendidos en el tema **f** del Primer grupo de las cuestiones formuladas en el programa de la CONFERENCIA.

Digitized by Google

Digitized by Google

VI

TEMA g

Publicidad de tarifas, estructura uniforme en todas ellas, etc.

Para informar sobre los extremos comprendidos en el tema **g** del Primer Grupo de cuestiones sometidas á la CONFERENCIA FERROVIARIA DE 1905, fueron nombrados, por parte de los productores, el representante de la Cámara de Comercio de Huesca, y el representante de las Sociedades de Labradores y Ganaderos de Soria y de la General Azucarera de España; pero en el folleto publicado por el Ministerio de Fomento aparece el Informe de referencia, únicamente firmado por el primero de dichos señores, siendo tanto

Digitized by Google

más de lamentar la abstención del segundo, por cuanto éste, que no tuvo por otra parte á su cargo más ponencia que ésta en que se abstuvo, fué, después, uno de los tres representantes de los productores, nombrados por Real Orden de 24 de Enero de 1906, para constituir la Comisión Permanente instituída por Real Decreto de 1.º de Diciembre de 1905.

La ponencia sobre el tema **g**, por parte de los productores, quedó pues reducida al dictamen del representante de la Cámara de Comercio de Huesca, y de este dictamen se habrá de partir aquí para cuanto se relacione con las cuestiones comprendidas en dicho tema.

Estas cuestiones son dos, bien separadas y deslindadas: una referente á la «Publicidad de las tarifas», y otra á la «Estructura uniforme en todas las tarifas». Verdad es que en el enunciado del tema, después de indicarse concretamente estas dos cuestiones, hay un *etcétera,* voz que, según la Academia, indica lo que queda por decir; pero, váyase á saber qué es lo que

Digitized by Google

le quedó por decir á quien confeccionó el Reglamento, ó, mejor, el Programa de la «CONFERENCIA FERROVIARIA». Lo mismo el ponente único por parte de los productores, que los dos ponentes reglamentarios por parte de las Compañías de ferrocarriles, hicieron caso omiso de aquel *etcétera,* y ciñeron sus respectivos dictámenes, exclusivamente, á las dos cuestiones antes indicadas. Así se hará aquí también.

Digitized by Google

Publicidad de las tarifas

Muy bien comienza su Informe el representante de la Cámara de Comercio de Huesca, recordando lo que la ley tiene establecido respecto á la publicidad de las tarifas ferroviarias; pero acaso no cayó en la cuenta de que este previo y oportunísimo recuerdo nada había de poner por modo tan manifiesto de relieve, como que muchas veces, en España, nadie como la propia autoridad tiene la ley por letra muerta. Veámoslo despacio.

Recuerda el representante de la Cámara de Comercio de Huesca que «los artículos 50 y 51 de la Ley de Policía de Ferrocarriles, de 23 de Noviembre de 1877 (debió decir de la Ley General de Ferrocarriles, de igual fecha), y los artículos 130 al 136 del Reglamento

Digitized by Google

para la ejecución de la Ley de Policía, al autorizar á las Empresas para la creación de tarifas especiales, imponen la publicidad de las mismas». Perfectamente: por virtud de los artículos 50 y 51 de la Ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, que no son más que la reproducción del artículo 36 de la Ley de Ferrocarriles de 3 de Junio de 1855, «las empresas podrán en cualquier tiempo reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, *poniéndolo en conocimiento del Ministerio de Fomento*», y, «siempre que hayan de alterarse las tarifas, *se anunciará al público* con la debida anticipación». Estos principios legales quedaron debida y claramente desarrollados, como también recuerda en su Informe el representante de la Cámara de Comercio de Huesca, en el artículo 135 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, para la ejecución de la Ley de Policía de 23 de Noviembre de 1877, que es, en el fondo, igual al artículo 129 del Reglamente de 8 de Julio de 1859, para la ejecución de la Ley de

Digitized by Google

Policía de 14 de Noviembre de 1855, y que dice así: «Toda alteración en los precios de tarifa deberá *ponerse en conocimiento del Gobierno,* con un mes de anticipación al día en que deba publicarse, y se comunicará á los Gobernadores de las provincias atravesadas por el ferrocarril, *quienes dispondrán se le dé publicidad* quince días antes del en que deba comenzar á regir la nueva tarifa».

Las Compañías no dejan nunca de *poner en conocimiento del Gobierno* «toda alteración en los precios de tarifa»; pero no son ellas las que «han de disponer que se le dé publicidad» sino «los Gobernadores de las provincias atravesadas por el ferrocarril», según claramente determina el Reglamento citado; y ¿disponen por ventura los Gobernadores aludidos *que se dé publicidad* á dichas alteraciones de precios? ¿Quiénes son pues los que, faltando á la Ley, tienen aquí la culpa de que *no se dé publicidad* á las tarifas, las Compañías de ferrocarriles ó los Gobernadores?

Por si algo faltase, vino después la

Digitized by Google

Real Orden de 11 de Octubre de 1906, por la que se declaró categóricamente «que las Compañías de ferrocarriles están en el deber, por las disposiciones vigentes, de anunciar *en sus estaciones* toda modificación de los precios de las tarifas en vigor, *sin que en parte alguna aparezca otra obligación, por lo que á la publicación de las tarifas se refiere,* y, en este concepto *no sería justo ni legal imponérsela*».

Pero pasa con esto una cosa verdaderamente incomprensible. Si las rebajas de precios que representan las tarifas especiales, fuesen *impuestas* á las Compañías por virtud de la ley ó por la fuerza del Gobierno, se comprendería perfectamente que, si no les convinieran, tuviesen interés las Compañías en que no llegasen á conocimiento del Comercio y de la Industria; y se comprendería igualmente que el Comercio y la Industria reclamasen la mayor publicidad de las tarifas especiales, y que los Gobiernos la procuraran, obligando á las Compañías á realizarla; porque dicha publicidad significaría algo que *no con-*

Digitized by Google

vendría á dichas Compañías y que *convendría* al público. Pero no es así, sino que las rebajas de precios que las tarifas especiales representan, emanan casi siempre de la libre y espontánea voluntad de las Compañías, porque creen que tales rebajas convienen, en definitiva, á sus intereses; y claro está, por consiguiente, que nadie como ellas mismas ha de estar empeñado en que sus tarifas especiales lleguen al completo conocimiento de cuantas personas puedan hacer uso de ellas, porque para esto se propusieron; porque así *conviene* á las Compañías, tanto ó más que al público; porque, si no fuese así ¿cómo hubieran *solicitado* su implantación las Compañías? ¿Acaso tenían alguna obligación de establecerlas?

Y, sin embargo, quiere hacerse tragar á las gentes, siempre cándidas y dispuestas á creer de las grandes empresas industriales toda suerte de truhanerías, por incomprensibles que sean, que las Compañías tienen interés en *ocultar* aquello mismo que ellas libérrimamente propusieron como más con-

Digitized by Google

veniente para sus propios intereses; y los mismos Gobiernos que, en vez de ser, como debieran, guías y maestros de la pública opinión, son más bien casi siempre por ella arrastrados, dan todavía pábulo al error popular, dictando disposiciones como la del artículo 134 del Reglamento vigente, la de la Real Orden de 28 de Septiembre de 1871, y la de la regla 16.ª de la Real Orden de 1.º de Febrero de 1887, recordadas por el representante de la Cámara de Comercio de Huesca, en su Informe, que tienden á fomentar la extraviada malquerencia del público á las Compañías, y que resultan, á la postre, una, imposible de realizar, otra, contraproducente, y perfectamente inútil la tercera.

Dícese en el artículo 134 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, para la ejecución de la Ley de Policía de 23 de Noviembre de 1877, sin precedente alguno en las legislaciones anteriores, que, «cuando existan tarifas especiales para el transporte de determinadas mercancías, se dará conoci-

Digitized by Google

miento á los remitentes, *al tiempo de facturar,* á fin de que puedan optar por la que más les convenga». Pero ¿cómo se quiere que, *al tiempo de facturar,* puedan entretenerse los factores en *dar conocimiento á los remitentes,* generalmente mandatarios poco ilustrados ó simplemente mozos de almacén, de la existencia de todas las tarifas especiales pertinentes, y de sus condiciones excepcionales, que pueden hacerlas preferibles en determinados casos, y en otros no? ¿Cómo iba á perderse tanto tiempo en la facturación, cuando se queja ya ahora el público de que no lo haya suficiente, á veces, para que el remitente pueda retirar en seguida el talón correspondiente á la mercancía facturada? Véase pues si no resulta imposible el artículo 134 referido.

Dícese en la Real Orden de 28 de Septiembre de 1871 que, «si la persona misma que extienda la declaración de expedición no consigna la tarifa que quiere que se le aplique, se proceda á ejecutar la factura *con aplicación de los precios más reducidos* que estén en

Digitized by Google

vigor». Pero es el caso que, cumpliendo estrictamente lo dispuesto, puede el factor ferroviario hacerle un mal tercio al remitente, con la mejor buena fe, porque la aplicación de *los precios más reducidos que estén en vigor* puede no ser precisamente lo que mejor concuerde con el interés del comerciante ó industrial, por razón de existir en la tarifa en que tales precios más reducidos se consignen, alguna condición de aplicación que por modo alguno les convenga, pues ha de tenerse en cuenta que, en muchos casos, como repetidamente se ha dicho ya, la reducción de precios que conviene al remitente, se ha hecho á cambio de algo que conviene á las Compañías. Pudieran citarse muchos ejemplos de transportes á pequeña velocidad, en demostracion de este aserto, pero valdrá más citar un caso muy común en el transporte de viajeros, que es del mismo género, y que será más fácilmente comprendido por todos. Pide billete en la taquilla un viajero, para un punto dado que goza la concesión de billetes sencillos á pre-

Digitized by Google

cios reducidos; y el expendedor, en cumplimiento de la Real Orden citada, le da uno de estos billetes sencillos, por ser los más baratos; pero luego, el viajero, que lleva equipaje por facturar, advierte que con tal billete no tiene derecho al transporte gratuito de 30 kilos de equipaje, de que gozara con su billete ordinario; y resulta que le cuesta más el viaje, con el billete más barato, en resumidas cuentas, que con el billete corriente ¿No se ve, con lo dicho, cómo puede ser contraproducente para el interés comercial ó industrial, la aplicación de la Real Orden de 28 de Septiembre de 1871? En Francia se procede de muy distinto modo. Si el remitente pide la aplicación de la tarifa de precios más bajos, así se hace, aun cuando no se determine esta tarifa especial; pero si no se solicita nada, se aplica sencillamente la Tarifa general, que es lo lógico.

Dícese en la regla 16.ª de la Real Orden de 1.º de Febrero de 1887, que «en las estaciones principales y en las directamente interesadas, se anunciará

Digitized by Google

con la conveniente anticipación el planteamiento de toda tarifa reducida, limitando este anuncio á expresar el objeto de la tarifa, pues ésta, con todos sus detalles, se hallará en dichas estaciones á disposición del público para su consulta, y también para la venta»; y se añade que «las Compañías están obligadas á tener á disposición y venta pública la colección completa de las tarifas reducidas correspondientes». Pero el recuerdo de esto resulta inútil, porque yo no sé que deje de hacerse lo prescrito. No puedo responder de que se haga en todas partes, absolutamente, puesto que no es posible que las conozca todas; pero sí puedo decir que no es exacta la afirmación contraria y absoluta que hace en su Informe el representante de la Cámara de Comercio de Huesca.

Quisiérase, sin embargo, que no solamente todas las estaciones de una Compañía tengan á disposición del público las tarifas de dicha Compañía, que es lo que previene la Real Orden de 1.° de Febrero de 1887 y lo que en realidad se

Digitized by Google

hace, sino que, además, tengan las principales de todas las Compañías, á disposición del público, la colección completa de todas las tarifas especiales que mantengan en vigor todas las Compañías. Esto podrá parecer hacedero á cuantos no tengan la menor idea de lo que representa esta colección completa de todas las tarifas especiales de todas las Compañías, y trae á la memoria la ingenua pretensión de no recuerdo quién, de que se fijaran en las paredes de los vestíbulos de todas las estaciones, todos los anuncios, servicios y tarifas de todas clases, publicados por todas las Compañías. Para esto fueran necesarios vestíbulos kilométricos, con muchos centenares de metros cuadrados de pared, disponibles, al alcance de la vista; para lo otro sería indispensable una dependencia especial muy complicada, tan cara de mantener como inútil, puesto que ni aun ahora son apenas, no ya compradas, mas ni siquiera consultadas las colecciones de las tarifas que cada Compañía tiene á disposición del público.

Digitized by Google

Dará clara idea de la complejidad de la tarificación ferroviaria, y de la enormidad de papel que representa, la simple noticia recientemente publicada por el Servicio del Tráfico de la Compañía del Norte, del índice de las tarifas de dicha Compañía, al comenzar el año 1907. Se resumen en el trabajo publicado por dicho Servicio, nada menos que 22 cuadernos ó tarifas generales, 118 tarifas especiales locales, 234 tarifas especiales combinadas y 16 tarifas para diversos servicios. Total: 390 cuadernos ó tarifas distintas. Todo esto para la Compañía del Norte solamente ¿Cómo se quiere que se meta nadie con tales montañas de papel? Las contadas personas que quieren estar enteradas, compran la Compilación Giol, donde encuentran todos los datos que sobre tarifas pueden convenirles; y los demás, aunque parezca mentira, prefieren no enterarse de nada, sin perjuicio de protestar y reclamar luego, con cualquier motivo, en cuanto caigan en la cuenta de que no les salió la suya, *por culpa* del coste del transporte, que ni

Digitized by Google

siquiera pensaron en calcular de antemano.

Nadie como las propias Compañías puede estar interesado en que la propaganda de sus tarifas sea eficaz, y, á este efecto, bien sabido es que no perdonan medio para el reclamo. Anuncios por medio de carteles en los sitios públicos de las poblaciones; sueltos en los periódicos, llamando la atención sobre las ventajas de las nuevas tarifas, á medida que se publican; distribución de dichas tarifas entre los remitentes, conocidos, de los principales centros de contratación, por medio de los propios agentes comerciales de las Compañías; respuesta inmediata á cuantas consultas se hacen á los Servicios comerciales respectivos; y, en fin, facilitación de toda suerte de datos y tarifas á cuantas Empresas de publicación existen, como el «Anuario del Comercio» de Bailly-Baillière, en Madrid, el «Anuario Riera» y la «Compilación Giol», en Barcelona, el «Recueil Chaix», en París, etc. ¿Qué más pueden hacer las Compañías, aun por en-

Digitized by Google

cima de lo legalmente debido y de lo que su propia conveniencia les sugiera, á fin de que el público se entere de lo que también á él le conviene, de lo que afecta también á sus intereses tanto como á los de las Compañías?

No llegó sin embargo á pedir en su Informe, el representante de la Cámara de Comercio de Huesca, como pidió en el suyo el representante de la Cuenca Carbonífera de Puertollano, que se publiquen también las tarifas en la *Gaceta de Madrid;* y, así, no puedo decir del de Huesca, como dije del de Puertollano, que la eficacia de la CONFERENCIA fué en buena parte debida á su Informe, por razón de haber sido uno de los dos únicos frutos de dicha CONFERENCIA, la Real Orden de 30 de Noviembre de 1905 por la que se dispuso que fuesen publicados en la *Gaceta de Madrid* los proyectos de las tarifas ferroviarias. Verdad es que esta Real Orden fué después derogada por la de 11 de Octubre de 1906, según se dijo ya en la «Advertencia final» del tomo III de esta obra; pero no por esto sufrió menoscabo la

Digitized by Google

publicación de las tarifas, puesto que ahora se publican, si no en la *Gaceta,* en el *Boletín de Comercio é Información Agrícola, y Estadística y Mercados.* No sé qué eficacia pueda tener esta publicación, porque, si no se leen los proyectos de tarifas, que es lo más probable, claro está que no habrá reclamaciones, y que de nada servirá la publicación de dichos proyectos; y, si se leen, como es imposible hacer nada á gusto de todos, surgirán de seguro reclamaciones, siempre interesadas, como es natural, y muchas veces encontradas. Y, en este caso, como á nuestra Administración le basta el más pequeño entorpecimiento para no resolver, dormirán los proyectos de tarifas el sueño que tantos justos han dormido y duermen todavía en el Ministerio, con todo y no haber motivado reclamaciones. En suma: que, ó ha de resultar inútil la publicación, ó sólo ha de producir la dilación, por mucho tiempo, de los proyectos de las Compañías que más ó menos puedan favorecer al comercio, cuando no su entierro definitivo. Y, si no: al tiempo.

Digitized by Google

A propósito de este asunto interesante, y de las tenaces pretensiones de la Empresa Arrendataria de la *Gaceta de Madrid,* de que las Compañías publicasen en este diario sus tarifas, y pagaran los anuncios, hay que añadir algo todavía á la curiosa digresión de las páginas 263 y siguientes del tomo III de esta obra, y á la «Advertencia final» referida, del mismo tomo. Decía yo en esta «Advertencia», que la Real Orden del 11 de Octubre de 1906 no podía ser más concluyente, puesto que en ella se declara que en parte alguna se halla disposición de ninguna clase por la que las Compañías tengan la obligación de publicar las tarifas ferroviarias en otro sitio que en sus propias estaciones, por lo que no fuera justo ni legal imponerlas otra publicidad. Pero, por lo visto, nada significó esta Real Orden para la Empresa Arrendataria de la *Gaceta,* puesto que, aun después de publicada, se hicieron indicaciones por dicha Empresa á alguna Compañía ferroviaria, en el sentido de que, si bien las Compañías no se

Digitized by Google

hallan obligadas al pago del importe de la inserción de los *proyectos* de tarifas, lo están, según el texto del Reglamento de la *Gaceta,* por lo que se refiere al de la publicación, en ésta, de las tarifas ya aprobadas; y, con tal motivo, solicitó la referida Empresa, de aquella Compañía, el ajuste de un concierto para la publicación de sus tarifas.

Esta peregrina pretensión de la Empresa Arrendataria de la *Gaceta,* motivó una nueva instancia de las Compañías al Ministerio de Fomento, para que se declarase, por modo que hasta aquella Empresa debiera entenderlo, que las Compañías de ferrocarriles no están obligadas á publicar en la *Gaceta de Madrid,* ni los proyectos de tarifas especiales para el transporte de mercancías, ni las tarifas ya aprobadas, ni las modificaciones de las que estén en vigor; pero no ha aparecido todavía la declaración ó ratificación oficial deseada. En cambio, la Empresa referida, á la vez que solicitaba conciertos con las Compañías, entablaba recurso contencioso-administrativo contra la Real Or-

Digitized by Google

den de 11 de Octubre de 1906 que derogó la de 30 de Noviembre de 1905.

Quizá se alcance por la vía contenciosa lo que al parecer no se ha alcanzado por la vía administrativa, esto es, á convencer al Empresario de la *Gaceta,* de que, con todas sus *razones* para sacar dinero á las Compañías, no tiene pizca de razón. Tan claro es el asunto, que poco ha de dar que hacer al Tribunal. Respecto á los *proyectos de tarifas* hubo una Real Orden, la de 30 de Noviembre de 1905, que dispuso su publicación en la *Gaceta, á cargo del Gobierno;* y vino después otra, la de 11 de Octubre de 1906, que derogó aquélla y dispuso la publicación en el *Boletín de Comercio,* del Ministerio de Fomento; y, como no se trata de proporcionar ingresos á la Empresa Arrendataria de la *Gaceta,* sino de un puro trámite del Ministerio, bien dispuesto está que se haga, *de oficio,* la publicación en el *Boletín de Comercio,* en la *Gaceta* ó donde se quiera. Y, respecto á las *tarifas aprobadas,* poco importa que *con toda suavidad* se introdujera en el Reglamento de la

Digitized by Google

Gaceta, una frase equívoca respecto á la publicación de tales tarifas aprobadas, porque en uno de los considerandos del dictamen del Consejo de Estado sobre dicho Reglamento, se consignó que «aquellos preceptos que caen en el segundo concepto, esto es, los que afectan á derechos é intereses particulares de individuos, Sociedades, Corporaciones ó entidades que directamente no dependan del Ministerio de la Gobernación, *sólo podrán prevalecer y tener fuerza de obligar mientras se apoyen en disposiciones legales ó en reglas ó en resoluciones emanadas de los demás centros ministeriales*». Y, como la publicación en la *Gaceta,* de las *tarifas aprobadas,* no está ordenada en ninguna *disposición legal, regla ó resolución emanadas del Centro ministerial competente,* resulta inútil aquella *suave* introducción en el Reglamento citado, de la frase equívoca referida, sobre la publicación de las tarifas aprobadas, en la *Gaceta,* porque tal Reglamento no podía ser en modo alguno innovador, sino un simple recopilador de las dispo-

Digitized by Google

siciones vigentes con él relacionadas, y bien claramente se declara en la Real Orden de 11 de Octubre de 1906, que «las Compañías de ferrocarriles están en el deber, por las disposiciones vigentes, de anunciar en *sus estaciones* toda modificación de los precios de las tarifas en vigor, *sin que en parte alguna aparezca otra obligación por lo que á la publicidad de las tarifas se refiere,* y, en este concepto, NO SERÍA JUSTO NI LEGAL IMPONÉRSELA».

Digitized by Google

Estructura uniforme en todas las tarifas

El representante de la Cámara de Comercio de Huesca se queja en su informe sobre el tema **g**, de que, por ser tantas y tan variadas las *formas de las tarifas,* resulte imposible de todo punto su conocimiento exacto, hasta para los encargados de su aplicación en los ferrocarriles; y luego, como para justificar su queja, habla de que «en otras naciones, con múltiples tarifas también, se ha procurado hacer más sencillo para el público y para las mismas Empresas el estudio de ellas, uniformándolas en su *denominación,* y muchas veces en sus bases perceptivas».

Como se ve, involúcranse aquí dos cuestiones distintas que conviene ante todo deslindar: la cuestión de la *forma* de las tarifas, ó sea de su *estructura*, y

Digitized by Google

la cuestión de la *denominación*, ó sea de su *nomenclatura*, cuestiones que por modo alguno se deben confundir, como aparecen confundidas en el Informe del representante de la Cámara de Comercio de Huesca, puesto que, como remedio contra la multiplicidad y la confusión de las *formas* de las tarifas españolas, nos habla de uniformarlas en su *denominación,* como se ha hecho en Francia. Y atiéndase á que se trata de la denominación ó nomenclatura de las *tarifas,* no de la denominación ó nomenclatura de las *mercancías* á que se refieran dichas tarifas, que son cosas muy distintas, é igualmente confundidas por los que no conocen á fondo las cuestiones de la tarificación ferroviaria.

En diferentes partes de esta obra se ha dicho ya que tienen razón que les sobra los comerciantes, industriales y agricultores, cuando se quejan de que las tarifas son aquí, en su conjunto, un verdadero *maremágnum* por el que es imposible navegar sin marearse. Pero lo que pasa con esto en España ha pasado en todos los países; lo sensible es

Digitized by Google

que no se haya hecho aquí lo que se hizo en dichos países para remediarlo en lo posible. Y no es ciertamente á nuestras Compañías de ferrocarriles á las que con más razón puede culparse por la falta de remedio.

Nada tiene de extraño que, siendo más de setenta las Compañías españolas de ferrocarriles, y atravesando sus líneas, regiones de producción, de prácticas comerciales y hasta de costumbres tan distintas como las de las diferentes nacionalidades con que se formó hace cuatro siglos la España actual, sean muy numerosas y variadísimas en sus formas las tarifas ferroviarias especiales, que cada Compañía ha tenido forzosamente que acomodar á la producción, á las prácticas comerciales y á las costumbres peculiares de la región ó regiones que sus líneas sirven; todo esto aparte de las variaciones que en las tarifas exigen, además, las competencias de la carretería y de la navegación, la interposición entre las líneas de una Compañía de las de otra, ajena, la mayor ó menor distancia del punto de

Digitized by Google

producción á la estación de embarque, etcétera. Lo mismo sucedió en Alemania y en Italia; y aun en la misma Francia, á pesar de la tendencia constante del estatismo francés, siempre dominante, á la unificación, mejor se diría á la anulación, de todas las formas y hasta de todos los matices que más ó menos convinieran á los intereses regionales.

Pero, como en la aplicación de todos los sistemas, por lógicos que sean, se llega forzosamente, por extensión natural del régimen y por la multiplicidad de sus relaciones, á un punto tal de complejidad que trae siempre aparejada la confusión, conviene reaccionar, en cuanto á tal punto se llegue, por medio de simplificaciones que, sin menoscabo de las ventajas de la variabilidad inherente á las diferentes necesidades de aquella producción, de aquellas prácticas comerciales y de aquellas costumbres distintas y peculiares de los diferentes pueblos, despejen la confusión á que se había llegado, y hagan menos densa la enmarañada complicación del régimen vigente.

Digitized by Google

Así se ha hecho en todos los países bien regidos, y especialmente en Francia; pero en todas partes ha exigido esto el trabajo perseverante y por mucho tiempo, de personas verdaderamente peritas, tanto por parte del Estado como de las Compañías. Así se llegó en Francia á la posible uniformidad, después de 27 años de estudios asiduos; y no aun á la uniformidad total, absoluta y categórica de las tarifas, con que sueñan nuestros cándidos simplicistas, para quienes, como para todos los ignorantes, todo es llano, sencillo y hacedero, sino únicamente, como se indicó ya en el final del tomo I de esta obra, y como se verá luego detalladamente, «á la uniformidad en la manera de expresar las mercancías, aplicable á las tarifas generales y á las especiales de las seis grandes Compañías, del Estado, y de la grande y pequeña Cinturas de París, y á la distribución de todas las mercancías en seis series ó clases, por lo que toca *únicamente* á las tarifas generales, pues, por lo que se refiere á las tarifas especiales, hay todavía clases

Digitized by Google

diferentes para cada Compañía; y aun hay que advertir que los precios por tonelada y kilómetro, ó por escalas de distancias, son *muy diferentes* para cada serie de cada Compañía, y no sólo para las tarifas especiales, sino también *para las tarifas generales*».

Cuantas veces se ha intentado hacer algo de esto en España; siempre que se ha pretendido desenmarañar el *lío* natural de las tarifas ferroviarias, ha sobrevenido el más lamentable fracaso ¿Por qué? Porque aquí, donde casi siempre nuestros gobiernos no son más que *traductores del francés*, no han sabido ó no han querido seguir, en esto de la revisión de las tarifas ferroviarias, los pasos cautos y aplomados de la Administración francesa. En primer lugar, hemos visto aquí siempre los gobiernos, como arrastrados por la opinión interesada de los intermediarios, *compradores de transportes*, que no han querido que se hablase jamás de *revisión* de tarifas, si no traía aparejada tal revisión el concepto de la *rebaja* general de los precios, con lo que aparecía la Admi-

Digitized by Google

nistración Pública como parcial entre dos intereses particulares; y no es extraño, por lo tanto, que el interés que se pretendía perjudicar, el de las Compañías, resistiera la intentona y procurase el fracaso del perjuicio que se quería irrogar á éstas. En segundo lugar, nunca se ha tenido aquí idea clara, ni por los gobiernos, ni por los comerciantes, y hasta quizá ni por muchas de las Compañías de ferrocarriles, de la complejidad del problema, del cúmulo de conocimientos que su resolución justa y equitativa exige, y del largo, y paciente, y detallado estudio que para adquirir tales conocimientos es necesario, puesto que, en este terreno, todo está casi por hacer. Y, en tercer lugar, no siempre, mejor dijera, casi nunca, ha estado esta cuestión en manos de verdaderos profesionales, de hombres especialmente inteligentes en materia de tarificación, y bien nutridos de datos y de estudio, tanto como de los resultados de la experiencia. He de salvar cuantas excepciones, por cortesía, sean menester, pero la verdad es que ni los ministros que

Digitized by Google

tuvieron iniciativas más ó menos auténticas para la revisión y uniformación de las tarifas ferroviarias, ni los funcionarios del Estado que hubieron de desarrollar tales iniciativas, ni los productores ó comerciantes llamados para intervenir en el estudio de tales cuestiones, ni puede que los propios representantes de las Compañías ferroviarias que hubieron de informar sobre el alcance de dichas revisiones de tarifas, tenían ni podían tener, dado el concepto que, en general, aquí se tiene de los ferrocarriles, los conocimientos necesarios para cumplir concienzudamente su cometido.

Apresúrome á declarar, con objeto de evitar la herida de toda susceptibilidad, y hasta la menor irritación de la epidermis más delicada, que esto no tiene nada de particular, antes al contrario, se explica fácilmente. En España ha gravitado durante mucho tiempo el negocio de los ferrocarriles sobre un error fundamental. Las empresas ferroviarias han sido consideradas aquí casi siempre, más como empresas de carác-

Digitized by Google

ter técnico y financiero que como empresas de carácter comercial, que es lo que son ó deberían ser en realidad. Aquí, generalmente, los servicios ferroviarios más *cuidados* son los que se llaman servicios *activos,* esto es, los de Vía y Obras, de Movimiento y de Material y Tracción, y se tiene muchas veces el Servicio Comercial como en segundo término, como un elemento sin duda necesario para fomentar el tráfico indispensable á fin de que puedan correr los trenes, y ser utilizadas las obras, cuya construcción aparece como el objeto principal de la empresa. En cambio, en los pueblos anglo-sajones, se ven por lo general muy de otra manera las cosas. Allí el Servicio Comercial es el número uno de todos los servicios, es el servicio verdaderamente *activo,* el que se reserva para sí el propio Presidente del Consejo, si no se confía al Vicepresidente más capaz, teniéndose como auxiliares de este servicio, los que nosotros llamamos *activos,* á saber, los de Vía y Obras, Movimiento y Tracción. Porque allí se considera

Digitized by Google

ante todo la empresa ferroviaria como una empresa hecha *exclusivamente* para *colocar ó vender el transporte,* del mismo modo que un comerciante ó un industrial cualquiera trata de vender ó colocar los géneros que compra ó que fabrica; y claro está que, con estas ideas, todos los demás servicios que aquí tenemos por activos, no son más que auxiliares, sin duda necesarios, para hacer posible la *actividad* del primer servicio, de aquel para que fué creada la empresa.

Nada tiene pues de particular, lo repito, que rigiendo en España ideas tan distintas, sean muy pocas las inteligencias ferroviarias que se hayan dedicado al estudio, en grande, de las cuestiones que con la tarificación se relacionan, ni hayan descendido á la dilucidación minuciosa de los pequeños elementos comerciales, indispensables para alcanzar de aquel estudio, profundo y extenso, los frutos debidos. No fué así en Francia: allí se lanzaron sobre las cuestiones de la tarificación las mejores inteligencias, tanto por parte del Estado como

Digitized by Google

de las Compañías, y se hicieron verdaderos tratadistas en la materia, que dieron fin, después de 27 años de trabajos, á aquella unificación *posible,* que aquí se quiere total y absoluta, y que muchos esperan por obra y gracia, simplemente, de cualquier Real Orden ó Real Decreto que salte cualquier día á la vuelta de cualquiera hoja de la *Gaceta de Madrid.*

Y no se crea que la inutilidad de cuanto se ha hecho en España para alcanzar la por todos tan deseada uniformidad *posible* de las tarifas ferroviarias, sea debida á dificultades de orden legal, ni siquiera á que no haya habido ya iniciativas eficaces que pueden servir de estímulo y de ejemplo. No: aquí tenemos vigente todavía la Ley de 4 de Junio de 1863 (véanse las páginas 96 y 97 del tomo I de esta obra), en cuyos artículos 1.° y 2.° se autoriza al Gobierno para unificar ó uniformar, *de acuerdo con las empresas interesadas*, los precios máximos de peaje y transporte, y las condiciones de percepción de las tarifas de los ferrocarriles. Y

Digitized by Google

precisamente por virtud de esta ley, y mediante el concierto indispensable entre el Gobierno y la empresa ferroviaria, nos legó la Compañía de M. Z. A. el estímulo y el ejemplo de la unificación de las tarifas de las diferentes líneas que entonces poseía la citada Compañía.

Por virtud del artículo 2.º de dicha Ley, de 4 de Junio de 1863, se dictó el 19 de Noviembre del mismo año una Real Orden nombrando la Comisión mixta de personas competentes, que, por parte del Gobierno y de la Compañía de M. Z. A., había de discutir y presentar las bases y tipos que debían servir de norma para la unificación de los precios máximos de peaje y transporte, y de las condiciones de percepción de las tarifas de las diferentes líneas de que era concesionaria dicha Compañía, á saber, las de Madrid á Zaragoza, Madrid á Almansa y á Alicante, Castillejo á Toledo, Alcázar de San Juan á Ciudad Real, Manzanares á Córdoba y Albacete á Cartagena; y el 19 de Noviembre de 1864 se dictó el

Digitized by Google

Real Decreto aprobando la nueva tarifa uniforme de precios máximos de peaje y transporte para las líneas referidas, que empezó á regir el 1.º de Enero de 1865.

Por otra parte, el 14 de Junio de 1896, el Gobierno y las Compañías del Norte, de M. Z. A., de los Andaluces, de T. B. F. y de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo, firmaron sendos convenios, bajo reserva de la aprobación por una ley, en virtud de los que las Compañías citadas se comprometían á unificar sus tarifas legales *en cada red,* y á clasificar las mercancías según un solo patrón para todas; accedían á la supresión de las tarifas especiales arancelarias n.º 1 y n.º 2, que las favorecían; y se comprometían á rebajar, según un cuadro prefijado, las tarifas para el transporte de varias mercancías, y para la conducción de los jornaleros del campo en tiempo de las faenas agrícolas, á cambio del alargamiento de los términos de las concesiones respectivas, que serían unificados, y de la facilitación legal de las operacio-

Digitized by Google

nes necesarias para que dicho alargamiento de los términos de las concesiones resultase fructífero. Mas no se crea que fuese necesaria la ley proyectada, para legalizar la unificación convenida de las tarifas, ni la rebaja de precios ajustada, porque para esto bastaba la ley de 4 de Junio de 1863, sino que, como se pretendía, además, por los convenios referidos, una modificación de la Ley arancelaria, otra del Código de Comercio, y otras de las correspondientes leyes de concesión, por lo que toca á las fechas en que habían de revertir al Estado las líneas, claro está que era indispensable para todo esto una nueva ley. En las páginas 80 y siguientes del tomo I de esta obra se explicó ya como salió de las Cortes enteramente modificado el proyecto de ley de 3 de Julio de 1896, por el que habían de hacerse efectivos los convenios referidos, demostrándose claramente que nada les importaba á nuestros legisladores la unificación de las tarifas y las rebajas de precios que tanto interesaban al Comercio.

Digitized by Google

Por parte de las Compañías hubieron de requerir los referidos convenios, la aprobación previa de las respectivas Juntas generales de accionistas, porque se trataba de verdaderas modificaciones de las cláusulas de los contratos bilaterales que representan las leyes de concesión, y es sabido que las tarifas máximas legales, que por dichos convenios se iban á modificar, constituyen una de dichas cláusulas. Pero, hubiérase tratado de la revisión, unificación ó rebaja, no de las tarifas máximas legales, sino de las tarifas generales ó de las especiales, y entonces, no sólo no habría habido necesidad de ley alguna, ni de apelar por parte del Gobierno á la de 4 de Junio de 1863, mas ni siquiera hubiera sido necesaria la previa aprobación de las Juntas generales de accionistas de las Compañías, si hemos de atenernos á lo consignado en los estatutos de la mayoría de éstas.

Claro está, sin embargo, que, si para la unificación ó rebaja de algunas tarifas generales de aplicación, ó especiales, fuere necesaria, á título de com-

Digitized by Google

pensación, la elevación de los precios de ciertas tarifas máximas legales, se haría indispensable, entonces, apelar á la ley de 4 de Junio de 1863.

El Gobierno y las Compañías tienen pues, como se ve, enteramente libre el campo de la legalidad, para unificar las tarifas ferroviarias, *mientras para ello se pongan de acuerdo,* como se hizo ya en una ocasión y se convino en otra. Y es natural que no se alcance este acuerdo indispensable con las Compañías, cuando, con el pretexto de la unificación, se pretenda simplemente una rebaja general de precios, sin la debida compensación para los intereses que se vaya á perjudicar; ó bien cuando se quiera hacer la unificación á tontas y á locas, sin encomendar el estudio de la cuestión á personas verdaderamente peritas, por ambas partes, y sin el largo tiempo necesario para desarrollar debidamente este estudio.

Y no habría de tratarse aún, desde un principio, de la unificación de las tarifas de *todas* las Compañías, ni emprender por lo tanto, á la vez, los nu-

Digitized by Google

merosos y complicadísimos estudios que tal empeño exigiera, sino que, como en Francia se ciñó el intento y el correspondiente estudio á las siete grandes redes, prescindiendo de todas las demás numerosísimas Compañías, así en España debería empezarse por unificar simplemente las tarifas de las dos, ó tres, ó cuatro Compañías más importantes; quizá fuera lo mejor limitarlo de momento, y separadamente, á cada una de las redes de las dos grandes Compañías del Norte y de M. Z. A., para que luego fuesen adhiriéndose á la unificación las demás Compañías importantes, á medida que las circunstancias se lo permitieran; que es, ni más ni menos, lo que se hizo en Francia.

Así pudiera llegarse, como allí, después de prolijos trabajos, á una *nomenclatura única de las mercancías,* para todas las tarifas generales y especiales de dichas grandes Compañías, y á una *distribución única de dichas mercancías,* en seis series ó clases, para las tarifas generales, así como á una *denominación ó numeración única de las*

Digitized by Google

tarifas especiales, que es á lo que únicamente se llegó en Francia; pues, para las tarifas especiales, particularmente, no pudiera aquí, como no pudo allí, dejar de haber baremos diferentes para cada Compañía; y, por lo que toca á los precios, por tonelada y kilómetro, habrían de ser forzosamente aquí, como son allí, aun después de tantos años de continuos estudios, muy distintos para cada clase de mercancías, en cada Compañía, lo mismo por lo que se refiere á las tarifas especiales que á las generales.

Todo cuanto de más se pretenda, no podrá pasar de la categoría de buenos deseos, sin finalidad práctica; y todo cuanto se proponga sin el estudio previo y concienzudo que es menester, aun cuando sean bien motivadas las quejas que promovieran la propuesta, pasará al desván del olvido con la misma ligereza con que fué engendrado. En esto ha de acabar lo que propone en su Informe sobre el tema **g,** el representante de la Cámara de Comercio de Huesca. Se queja éste, con razón,

Digitized by Google

de la confusión que reina en la estructura de las tarifas ferroviarias españolas, y, «por todo lo expuesto», entiende que la estructura de las tarifas debe hacerse «en forma diferencial», según se indica en un *modelo* que acompaña.

Mientras trató dicho señor representante, de criticar y demoler lo existente, menos mal; pero, en cuanto hubo de proponer algo para substituir lo que pretende derribar, no demostró sino un desconocimiento completo de los adelantos que en materia de tarificación se implantaron hace ya mucho tiempo en los países bien regidos, y en la misma Francia de cuyas tarifas habla con tanto encomio en su propio Informe. El *modelo* de tarifa que el representante de la Cámara de Comercio de Huesca propone, consiste en series de precios decrecientes, correspondientes á distancias distintas, desde uno á cien kilómetros, hasta mil, de cien en cien kilómetros, para cada uno de los grupos de mercancías en que se divida la clasificación; es un modelo de aquellas tarifas diferenciales por saltos bruscos

Digitized by Google

ó retrocesos de precios, que, según se demostró en las páginas 392 y siguientes del tomo II de esta obra, es el peor de todos los sistemas de tarifas diferenciales, por efecto de la dificultad que ofrece el paso discontinuo de uno á otro de los precios correspondientes á dos grupos consecutivos de distancias. No hay para qué repetir aquí cuanto en dicho tomo II se dijo sobre el asunto, pero sí cabe dolerse de que, después de hablarnos tanto de Francia, no se atinara siquiera á proponer, como *modelo* de tarifa, el tipo perfecto adoptado por las grandes Compañías francesas y por el Estado, ó sea el sistema de precios seguidamente decrecientes, sin solución de continuidad, llamado *sistema de bases variables, ó sistema belga,* que bien pudiera llamarse sistema racional, porque es el que mejor se aviene con la razón y con el buen sentido.

Conviene estudiar detalladamente lo que hay establecido en Francia en materia de tarificación ferroviaria, para que pueda tenerse clara idea de todo aquello á que buenamente podemos

Digitized by Google

aspirar en España, cuando se trate seriamente de la *unificación posible* de las tarifas; pero bueno será dar antes idea, del sistema, llamémosle así, que actualmente rige en España.

No hay en realidad sistema alguno de tarifas ferroviarias en España, si por *sistema* ha de entenderse un conjunto de reglas ó principios enlazados entre sí, porque, en realidad, no guardan nuestras tarifas ferroviarias entre ellas, ni en su denominación ó nomenclatura, ni en su forma ó estructura, otra relación que la dimanante de las reglas que resulten comunes en los pliegos de condiciones de las diferentes líneas. Y así tenemos en España, por lo que toca á la forma ó estructura, tarifas por *tantos alzados,* ó sea *de estación á estación,* y *tarifas por distancias;* y, entre estas últimas, tipos diversos de *tarifas proporcionales* y de *tarifas diferenciales;* con la particularidad de que, habiendo entre las *tari-*

Digitized by Google

fas diferenciales, varias del sistema de *saltos bruscos* ó de *retrocesos de precios,* al pasar de un grupo á otro de distancias, y del sistema de *precios iguales* para cierto número de distancias, no las hay, que yo sepa, del sistema de *bases variables,* ó sea del sistema llamado *belga,* que es el único verdaderamente lógico y racional. Véase, para mayor ilustración del asunto, cuanto se dijo sobre el particular en las páginas 389 y siguientes del tomo II de esta obra.

Sería cuento de nunca acabar el examen y clasificación de las tarifas vigentes, aunque fuesen solamente las de las Compañías del Norte y de M. Z. A., para ver cuántas y cuáles de ellas corresponden á los diferentes tipos ó sistemas que se acaban de indicar; y no habría de conducirnos á ningún lado, por otra parte, este trabajo. Recuérdese que la Compañía del Norte, únicamente, tiene en vigor 390 tarifas diferentes. Hay que repetir lo dicho ya otras veces en la presente obra: que esto es el *caos;* pero veamos

Digitized by Google

siquiera de explicar, aun cuando sea sólo en parte, porque esto todavía puede ser de algún provecho, algo del procedimiento seguido para establecer la designación de muchas tarifas combinadas, de cual procedimiento se queja también, y no sin razón, el representante de la Cámara de Comercio de Huesca.

No es ni con mucho tan práctico el procedimiento seguido en España, para el caso, como el establecido en Francia. Las grandes Compañías francesas y el Estado distribuyeron, como luego se verá, todas las mercancías en treinta grupos, para los efectos de la denominación de las tarifas especiales, haciendo que correspondiera á cada grupo de dichas mercancías un número fijo, del 1 al 30; y así, con saber el número del grupo dentro del que se encuentra la mercancía cuyo transporte interesa, se sabe el número de la tarifa especial referente á dicho transporte, en todas las grandes redes. Así, por ejemplo, según recuerda en su Informe el representante de la Cámara de Comercio de

Digitized by Google

Huesca, si se trata de cereales, como están éstos comprendidos en el grupo 2.°, se sabe ya que en todas las grandes Compañías y en la red del Estado, es la tarifa especial n.° 2 la que trata particularmente del transporte local de cereales; mientras que en España cada Compañía tiene su numeración especial, y ni siquiera está comprendida en una numeración determinada de tarifas, cada mercancía, sino que son muchas las mercancías que se hallan comprendidas á la vez en varias tarifas diversamente numeradas.

Si algún signo de orden se nota en la denominación de las tarifas españolas, hállase éste en la designación, por medio de iniciales, de las tarifas especiales combinadas; mas, así y todo, resulta un signo de orden asaz desordenado, del que se burla, no sin cierto donaire, el representante de la Cámara de Comercio de Huesca, al preguntar cómo se le va á exigir á un remitente de pescado fresco, que designe en la declaración de expedición, las *quince* iniciales que se insertan en la Tarifa

Digitized by Google

especial núm. 4 del Norte, combinada con las Compañías españolas de Medina á Salamanca y de Salamanca á la frontera de Portugal, y con las Compañías portuguesas de Beira Alta, Miño y Duero, y Oporto á Povea y Famaliçao. (Serie B.A.M.D.P.S.M.N. núm. 9, de Medina á Salamanca y de Salamanca á la frontera;—B. S. M. N. H. núm. 7, de la Beira Alta; — P. E. núm. 1 del Miño y Duero). Es verdad que muchas veces, cuando se ha tratado de tarifas combinadas entre muchas Compañías, se ha apelado á la letra única X para designar estas tarifas, á fin de evitar un diluvio de letras; pero no siempre ha sido así, segun se ve.

Por lo demás, estas iniciales no tienen otro objeto que el de indicar las Compañías que entran en la combinación de las tarifas especiales de que se trata. Así, cuando se habla de tarifas de las series N. M., N. B. y N. C., se quiere hablar de las tarifas combinadas entre el Norte y M. Z. A., el Norte y T. B. F., y el Norte y Cáceres; la serie N. M. A. se refiere á las tarifas

Digitized by Google

combinadas entre el Norte, M. Z. A. y los Andaluces; la serie N. M. Z. O. corresponde á las tarifas combinadas entre el Norte, M. Z. A. y Medina á Zamora y Orense á Vigo; las series M. A., M. C. y M. S. contienen las tarifas combinadas entre M. Z. A. y los Andaluces, M. Z. A. y Cáceres, y M. Z. A. y el Sur de España, etc., etc.

El sistema de tarifas ferroviarias establecido en Francia por las grandes Compañías y por el Estado, para el transporte de mercancías, ha resultado al fin, salvo en algunos detalles incomprensibles, un verdadero *sistema,* ó sea un conjunto harmónico de reglas ó principios relacionados entre sí, con el que se ha alcanzado la cabal unificación de las nomenclaturas de las mercancías y de las tarifas, y la uniformidad *posible* en la estructura de estas tarifas. A esto se ha llegado, según luego se verá, no por haber dado desde el principio con un plan perfecto al que

Digitized by Google

fueran reduciéndose todas las particularidades de la tarificación, sino después de 27 años de estudios, de tanteos, de fracasos, de correcciones y de muchas disposiciones complementarias que han ido redondeando el sistema resultante.

Las bases fundamentales de este sistema son las siguientes:

1.ª Denominación común de las mercancías en forma *genérica* y obligatoria para las tarifas generales, y división de dichas mercancías en seis series ó clases, con sus baremos de precios correspondientes, distintos en cada red;

2.ª Denominación común de las mercancías en forma *especificada,* pero no impuesta oficialmente, para las tarifas especiales, con un número de baremos diferente para cada Compañía, aunque siempre con más de los seis baremos correspondientes á las seis series de la tarifa general, y con precios distintos en cada red;

3.ª Denominación ó nomenclatura uniforme de las tarifas especiales, en

Digitized by Google

todas las grandes redes, lo mismo por lo que se refiere á las tarifas locales que á las combinadas;

4.ª Estructura uniforme de las tarifas generales, todas del sistema diferencial de bases variables, llamado sistema belga, pero sin que sean iguales dichas bases de percepción, ni tampoco los recorridos á que se aplican, en todas las grandes redes; y

5.ª Estructura uniforme de la mayoría de las tarifas especiales, también del sistema belga, con aplicación, no sólo de los baremos especiales y diferentes en número para cada Compañía, sino también de los seis baremos correspondientes á las seis series de mercancías de la tarifa general, y sin perjuicio de la aplicación, por otra parte, en determinados casos, de otros baremos excepcionales, y hasta de precios alzados.

Estudiemos detalladamente el sistema que se acaba de esbozar, porque ha de ser fructífero este estudio. Al fin y al cabo, no podemos aspirar racionalmente á más, en España; y ojalá pu-

Digitized by Google

diéramos alcanzarlo. Habríamos de darnos ciertamente por satisfechos, en este caso, con un simple *arreglo del francés.*

Empecemos por examinar el proceso histórico de la tarificación ferroviaria actual: el cómo y el por qué se llegó en Francia á la uniformidad *posible* de las tarifas y á la unificación de las nomenclaturas que hoy están vigentes.

Por virtud del primitivo Pliego de Condiciones de los ferrocarriles franceses, se dividían las mercancías en cuatro clases, que comprendían 72 denominaciones distintas y muy generales. Los productos que no aparecieren clasificados, habían de ser incluídos, *por asimilación,* á la clase de los que se tuvieren por de mayor analogía.

Ya desde un principio se reconoció la necesidad de extender el número de las mercancías clasificadas, por lo que las Compañías sometieron sucesivamente á la aprobación ministerial, clasificaciones mucho más extensas, en

Digitized by Google

las que se distribuían las mercancías en series, cuyo número variaba de cuatro á siete según las redes, y cuyas nomenclaturas de productos, agrupamientos y precios correspondientes, diferían notablemente unos de otros.

Originóse de esto la natural confusión, y se impuso el estudio de una reforma para reaccionar contra tanta divergencia. En 1878 se emprendió este estudio, y, por decisión ministerial de 17 de Abril de 1879, se aprobó una nueva nomenclatura de mercancías, en número de unas 1.600, distribuídas en seis series, para servir de base á las tarifas de la nueva red del Estado; y esta misma nomenclatura de mercancías, y la misma clasificación en seis series sirvieron también de base, después de las convenciones con las grandes Compañías, en 1883, para la reforma de las tarifas locales. Desde 1884 á 1890, á razón de un año por cada una de las grandes redes, duró el estudio preliminar del Comité consultivo de ferrocarriles, para proceder á dicha reforma; pero en este tiempo aparecieron

Digitized by Google

nuevas divergencias respecto al trabajo ya realizado, y nuevas y numerosas mercancías asimiladas en las tarifas especiales de las Compañías. La Administración invitó entonces á éstas á que propusieran el modo de llegar á la uniformidad completa, y así lo hicieron las Compañías en 1892. El 24 de Julio de 1895 aprobó, por fin, el Comité, después de largos y detenidos estudios, la nueva clasificación, que comprendía 2.428 denominaciones de mercancías, distribuídas en seis series ó clases; y, por la circular ministerial de 5 de Agosto del mismo año 1895, se ratificó la aprobación del Comité, y se invitó á la vez á las Compañías á no añadir *nuevas denominaciones* de mercancías en las tarifas especiales, sin que mediara un concierto entre las siete grandes redes, para que figuraran también dichas nuevas denominaciones en la clasificación general.

Pero he aquí que muy pronto surgieron dudas sobre la interpretación de las prescripciones dictadas, y, sobre todo, respecto de lo que debía enten-

Digitized by Google

derse por *nuevas denominaciones* de mercancías, cuestión que llevaba involucradas otras tres: la de la *especificación,* la de la *asimilación* y la de la *definición.*

Por la *especificación* de las mercancías se distinguían los aspectos y condiciones diversas en que pueden presentarse, según su forma (el acero puede ofrecerse, por ejemplo, en barras ó en lingotes); según la materia de que se haya hecho la mercancía (los botones pueden ser de hueso, de porcelana, de metal, etc.); según su estado (los toneles pueden ser nuevos ó usados); según el empleo á que se destine la mercancía (el fosfato de cal puede aplicarse á la industria ó al abono de tierras); y, en fin, según el acondicionamiento (el vino puede ser expedido en botellas, en pellejos ó en toneles). Estas especificaciones pueden entrañar diferencias de valor, de riesgos, etc., y, claro está, por lo tanto, que conducen á una diferencia de trato por lo que se refiere al transporte, no sólo por tarifa especial, sino hasta por tarifa general;

Digitized by Google

y así puede figurar y figura una misma mercancía en series distintas de la clasificación general: el acero, por ejemplo, si se presenta en lingotes es considerado en Francia como mercancía de la serie 5.ª; y, si se presenta en barras, como de la serie 4.ª

Por *asimilación* se ordenaban las denominaciones de mercancías nuevas entre los productos análogos ya clasificados oficialmente; y, si una vez incluídas estas mercancías nuevas en la tarifa general, se quería que fuesen asimismo incluídas en las tarifas especiales, era necesario que lo propusiera la Compañía, y que el Ministro lo aprobara. No son muchas, sin embargo, las mercancías verdaderamente nuevas que justifican una *asimilación;* lo más común es que se ofrezca con denominación nueva una misma mercancía: la oleína con el nombre de ácido oleico, por ejemplo, la caparrosa con el nombre de sulfato de cobre, etc.; y, en estos casos, claro está que tales cambios de pura nomenclatura no debían traer aparejado cambio alguno en los precios del transporte.

Digitized by Google

De aquí se originó la Circular de 8 de Febrero de 1897, por la que se explicó claramente que en estos casos no debía establecerse una *asimilación* en la tarifa general, seguida, si hubiere lugar, de las consiguientes adiciones en las tarifas especiales, sino que debía fijarse una *definición* demostrativa de que las nuevas denominaciones no eran más que sinónimos ó casos particulares de una designación general que, sin figurar nominalmente en la clasificación general, podían considerarse comprendidas en una de las designaciones previstas; como, por ejemplo, las briquetas de hulla ó de liñito, que pueden ser consideradas como un sinónimo de los aglomerados de las mismas materias; y los macarrones, que pueden ser tomados como un caso particular de la designación «Pastas alimenticias». Una vez reconocidas estas identidades, todas las tarifas generales y especiales aprobadas para los productos en cuestión, habían de ser aplicadas á los productos *nuevos*. No se trataba pues de la *creación* de una tarifa nueva, sino

Digitized by Google

de una *interpretación* de las tarifas vigentes.

Con motivo de todo esto, ya sea por *definición,* ya sea por *asimilación* ó por *especificación,* fueron propuestas numerosas adiciones de mercancías en la clasificación general; y menos mal si estas adiciones, por ser en tan gran número, no hubiesen alcanzado otro efecto que el de alargar considerablemente la lista de dicha clasificación general; pero el caso fué que tales adiciones se reproducían en las tarifas especiales, á las que llevaron una confusión inextricable.

En esta situación, reconoció el Comité Consultivo el error cometido, y la conveniencia de contener, en adelante, la irrupción de adiciones de mercancías en la clasificación, adoptando una nueva línea de conducta sobre el particular. Era necesario volver sobre lo hecho, invitando á las Compañías á una nueva revisión inmediata de la nomenclatura de todas las mercancías contenidas en las tarifas generales y especiales, sobre la base de modificar

Digitized by Google

las incluídas en las tarifas generales, á fin de someter á la aprobación del Gobierno una lista que no comprendiera más que la designación de cada mercancía, de un modo genérico, sin otras especificaciones que las que importaran diferencias de trato en tarifa general; y de establecer, aparte, una tabla general de mercancías, en la que se reprodujeran todas las especificaciones propias de las tarifas especiales, aunque sin el carácter *legal* de la tarifa general, con lo que cada Compañía podría hacer las adiciones de mercancías especificadas que quisiera, sin necesidad de concertarse con las demás, y sin que tales adiciones condujeran á complicar las respectivas tarifas especiales, porque sólo figurarían en las de las Compañías que las admitiesen.

Con esto, y con la supresión de las denominaciones sinónimas en la lista ó clasificación entonces vigente, creyó el Comité Consultivo que podía deshacerse el mal camino andado, y, por decisión ministerial de 26 de Agosto de 1899, se ratificó la invitación á las

Digitized by Google

Compañías, propuesta por dicho Comité, y éstas respondieron á la invitación, en Diciembre de 1900, ofreciendo á la Administración la nueva clasificación que deseaba, hija de un ímprobo trabajo de concentración y de deslinde, en la que, de las 3.850 denominaciones de mercancías á que se había llegado en la clasificación entonces vigente, se bajaba á 1.325: casi al tercio. Después de laboriosas discusiones y de repetidos estudios, se llegó á un acuerdo, y fué aprobada por el Gobierno, el 24 de Diciembre de 1901, la nueva Clasificación general de mercancías, que rige desde 1.º de Septiembre de 1902, con unas 1.300 denominaciones genéricas de mercancías, solamente, sin otras especificaciones que las que implican diferencias de trato por tarifa general, y con la determinación, al lado de cada denominación, y en dos columnas paralelas, de aquella de las 4 clases del antiguo Pliego de Condiciones á que corresponde cada denominación, y de aquella de las 6 series de la Tarifa general vigente en que se halla comprendida la mercancía de referencia.

Digitized by Google

No está incluída en el «Recueil Chaix» esta «Clasificación general de mercancías», y es una lástima, porque se trata del documento fundamental de la tarificación francesa. Verdad es que todas las denominaciones de mercancías de esta «Clasificación general» están incluídas en la «Tabla general» de que luego se hablará; pero sería mucho mejor que apareciera enteramente deslindada de esta *tabla,* sin carácter oficial y sin otro objeto que el de recopilar todas las denominaciones inscritas en las tarifas especiales, aquella clasificación general, de carácter oficial, aplicable primordialmente á las tarifas generales de todas las grandes redes.

En las páginas 37 á 74 del *Recueil Chaix* figura la «Tabla general de Mercancías, con indicación de las designaciones correspondientes á la clasificación de 1.º de Septiembre de 1902». Véase, á continuación, para mayor inteligencia de lo que se va á decir, la forma de esta tabla, en su comienzo.

Digitized by Google

MARCHANDISES	Désignations correspondantes de la Clasification Générale du 1er septembre 1902	Tarif Générale — Séries	Indication, par reseau, des numéros des tarifs speciaux applicables
1	2	3	4
A			
Abaca brut	Fibres et filaments de végétaux non dénommés, bruts, cardés, peignés, teillés, tordus ou en torsades . .	3	20 *e, et, l, m, n, or, o.*
Abaca filé.	Fils non dénommés.	1	20 *e, l, m, n, o.*
Abaca teillé (art. 11, 4e catégorie)	Fibres et filaments de végétaux non denommés, bruts, cardés, peignés, teillés, tordus ou en torsades . .	3	20 *e, et, m, n, or, o.*
Abat-jour	Abat-jour	1	
Abat-jour, *en carton*. . .	Abat-jour	1	19 *n.*
Abat-jour, *en cristal*. . .	Abat-jour	1	21 *n, or.*
Abat-jour, *en métal* . . .	Abat-jour	1	14 *e, et, m, o.*
Abat-jour, *en papier*. . .	Abat-jour	1	19 *n.*
Abat-jour, *en porcelaine*.	Abat-jour	1	21 *n, or.*
Abat-jour, *en verre* . . .	Abat-jour	1	21 *e, et, l, m, n, or, o.*
Abats	Viandes fraîches.	1	3 *or, o.*
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .

Digitized by Google

En la primera columna de esta Tabla se lee la lista *completa,* por orden alfabético, de todas las denominaciones de mercancías, *genéricas y especificadas,* para cuyo transporte hay establecidos precios en las tarifas ferroviarias, tanto en las generales como en las especiales. Las denominaciones *genéricas,* ó sean las incluídas en la Clasificación general de mercancías, que son aquellas á que los seis baremos propios de las tarifas generales únicamente se refieren, están impresas con tipos ordinarios en dicha primera columna; las denominaciones *especificadas,* ó sean aquellas á que pueden referirse los baremos de las tarifas especiales, están impresas con letra bastardilla, en la misma primera columna de la Tabla.

En la segunda columna se hallan las denominaciones *genéricas* de mercancías, de la Clasificación general de 1.º de Septiembre de 1902, correspondientes á cada una de las denominaciones *especificadas* y *genéricas* que figuran en la primera columna.

En la tercera columna se indica el

Digitized by Google

número de la serie de la Clasificación general de mercancías á que corresponde cada una de las denominaciones *genéricas* y *especificadas* que se continúan por orden alfabético en la primera columna. Estas series de la Clasificación general son sólo seis, según repetidas veces se ha dicho.

Y en la cuarta columna se encuentran los números de las tarifas especiales en que se fijan precios para el transporte de cada una de las mercancías expresadas genérica ó especificadamente en la primera columna, y la indicación de las grandes redes que tienen establecida realmente tarifa especial para dicho transporte. Estas tarifas especiales son en número de 30, según luego se verá.

Veamos, con un caso particular cualquiera, cómo ha de ser manejada esta Tabla. Trátase, por ejemplo, de saber cuanto hay establecido en las grandes redes francesas para el transporte de pantallas (abat-jour). Encuéntrase ante todo impresa con tipo ordinario en la primera columna de la Tabla, según se ve en el trozo antes expuesto, la deno-

Digitized by Google

minación «abat-jour», lo cual quiere decir que ésta es una denominación *genérica* incluída en la Clasificación General de 1.º de Septiembre de 1902; y, efectivamente, hállase igual denominación en la segunda columna, y se indica en la tercera columna, que corresponde dicha mercancía, ó sean los «abat-jour» ó pantallas, á la serie 1.ª de la Tarifa general de cada Compañía. En la columna cuarta no hay indicación alguna de tarifa especial para el transporte de las pantallas ó «abat-jour», en general; lo cual quiere decir que para el transporte de pantallas, *en general,* ninguna Compañía tiene establecida tarifa especial, y que las que tienen alguna tarifa especial para determinada *especificación* de pantallas, y no la tienen para las demás, exigen para el transporte de éstas, los precios de la tarifa general.

Las pantallas pueden ser de cartón, de cristal, de metal, de papel, de porcelana ó de vidrio, y todas estas *especificaciones* se encuentran, á continuación, y con letra bastardilla, en la primera

Digitized by Google

columna de la tabla, indicándose de este modo que para todas ellas hay tarifas especiales en unas ú otras de las grandes redes. Corresponde, como es natural, á cada una de estas *especificaciones,* en la segunda columna de la Tabla, la denominación *genérica* de «abat-jour» que se encuentra en la Clasificación general de 1.º de Septiembre de 1902. En la tercera columna encuéntrase asimismo repetido, en frente de cada *especificación* del «abat-jour», el número 1, correspondiente á la serie 1.ª de las seis de dicha Clasificación general y al baremo de precios núm. 1; y en la cuarta columna se halla, para cada especificación, el número de la tarifa especial correspondiente, y la indicación, por medio de las letras iniciales, de las grandes redes que tienen establecida dicha tarifa especial.

Así, vemos que á las pantallas *de cartón* y *de papel,* corresponden, en la cuarta columna, el número 19 y la inicial *n;* lo cual quiere decir que dichas especificaciones de pantallas están comprendidas en la tarifa especial nú-

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

mero 19 (Papeles, cartones y materias para la fabricación de estos productos), de la Compañía del *Nord,* y que únicamente esta Compañía tiene tarifa especial para las pantallas de cartón y de papel, debiendo pagarse por tarifa general cuando se quiera transportar dichas pantallas por las líneas de las demás Compañías. A las pantallas *de cristal* y *de porcelana* corresponden el número 21 y las iniciales *n, or;* lo cual quiere decir que estas especificaciones de pantallas están comprendidas en la tarifa especial número 21 (Productos cerámicos y cristalería), de las Compañías del *Nord* y de *Orleans.* A las pantallas *de vidrio* corresponden el mismo número 21 y las iniciales *e, et, l, m, n, or,* y *o;* lo cual quiere decir que dicha especificación está comprendida en la misma tarifa especial número 21, pero que para tal especificación, particularmente, tienen dicha tarifa especial número 21, las grandes redes del *Est,* del *Estado,* de *Lyon* (P. L. M.), del *Midi,* del *Nord,* de *Orleans,* y del *Ouest.* Y, en fin, á las pantallas *de metal* corresponden el

Digitized by Google

número 14 y las iniciales *e, et, m* y *o;* lo cual quiere decir que esta especificación está comprendida en la tarifa especial número 14 (Productos metalúrgicos), de las grandes redes del *Est,* del *Estado* del *Midi* y del *Ouest.*

Hay que decir, sin embargo, que á veces hay establecidas tarifas especiales para mercancías denominadas genéricamente; además de que pueden ser tasadas también dichas mercancías por la Tarifa especial número 30, que se refiere á Mercancías diversas para la exportación.

Por medio de la «Tabla General», el remitente encuentra fácilmente en la Clasificación general una *denominación genérica* que le permite gozar de los precios de las tarifas especiales, mientras que, si hubiese indicado en la declaración simplemente la denominación particular de la mercancía, quizá hubiera debido pagar por la tarifa general, á no ser que pudiese aplicarse alguna tarifa especial á una denominación genérica, ó que fuese aplicable la Tarifa especial número 30. Supóngase,

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

por ejemplo, que tenga que remitirse una *máquina segadora* (moissonneuse). Esta denominación no se encuentra en la Clasificación General, ni siquiera en la nomenclatura que figura á la cabeza de la Tarifa especial número 14 (Productos metalúrgicos), en que fuera lógico buscarla; pero, véase la «Tabla general», y allí encontramos que las *moissonneuses* corresponden á la designación *genérica* de la Clasificación general, «Instrumentos y máquinas agrícolas», que pertenece á la serie 2 de la Tarifa general; y que, para tales *máquinas segadoras* ó *moissonneuses,* tienen Tarifa especial número 14 todas las siete grandes redes francesas. Por esto hay una nota al pie de todas las páginas de la «Tabla General» publicada en el «Chaix», que dice: «Las tarifas especiales son aplicables á las diferentes mercancías de la columna 1, sea en virtud de su inscripción nominal en estas tarifas, sea en virtud de la tarificación prevista para las designaciones correspondientes de la columna 2», lo cual quiere decir que las tarifas espe-

Digitized by Google

ciales indicadas en la 4.ª columna de la Tabla, son aplicables á las mercancías expresadas en las nomenclaturas que figuran á la cabeza de dichas tarifas, ya sean denominadas en dicha nomenclatura como se expresan en la columna 1 de la Tabla General, ya sean denominadas como en la columna 2 de la misma Tabla.

Antes de dejar de la mano lo referente á la «Tabla General de Mercancías», conviene advertir que, según se ha indicado ya, esta Tabla no es un documento de carácter enteramente oficial y aprobado por el Gobierno, puesto que no tiene otro objeto que el de especificar las mercancías expresadas genéricamente en la Clasificación general aprobada; y conviene también hacer presente que el repertorio de dicha Tabla no es limitado, sino que las Compañías publican cada tres meses las adiciones que en él creen necesarias, por medio de anexos.

Digitized by Google

UNIVERSITY OF

Véase ahora qué denominación ó nomenclatura uniforme de las tarifas especiales se ha adoptado en Francia, para todas las grandes redes, lo mismo por lo que se refiere á las tarifas locales que á las tarifas combinadas.

En la página 37 del «Recueil Chaix» se inserta, como cabecera de la «Tabla General de Mercancías» de que se acaba de hablar, un cuadro en que se especifican 28 agrupaciones generales de mercancías, cada una de las cuales lleva un número, del 1 al 28; y, á continuación, figuran otras dos agrupaciones con los números 29 y 30: la 29 para «Reglamentaciones diversas», y la 30 para «Exportación y Puertos de mar». Las grandes Compañías y el Estado convinieron en que todas las tarifas especiales locales que establecieran, referentes á las mercancías comprendidas en cada una de dichas agrupaciones, llevarían invariablemente el número correspondiente de la respectiva agrupación; y así se obtuvo una denominación común de todas las tarifas especiales locales, que simplificó extraordinariamente el

Digitized by Google

sistema. Estas agrupaciones de mercancías, y los números de las tarifas especiales locales correspondientes, son los que pueden verse á continuación.

Tarifas especiales locales	
Núm. 1.	Animales vivos (Ganados).
Núm. 2.	Cereales, harinas, granos, legumbres secas, pastas alimenticias y patatas.
Núm. 3.	Comestibles, frutas, legumbres y productos de la leche.
Núm. 4.	Agua de mar, sal gema y sal marina.
Núm. 5.	Remolachas, azúcares, melazas, dextrina, glucosas y jarabes.
Núm. 6.	Bebidas.
Núm. 7.	Combustibles minerales.
Núm. 8.	Combustibles vegetales.
Núm. 9.	Maderas para la construcción.
Núm. 10.	Cales, cementos y yesos.
Núm. 11.	Materiales para la construcción.
Núm. 12.	Piedras y tierras para las artes é industrias.
Núm. 13.	Minerales.
Núm. 14.	Productos metalúrgicos.

Digitized by Google

Tarifas especiales locales	
Núm. 15.	Resinas y betunes, aceites minerales y combustibles líquidos.
Núm. 16.	Grasas y sus derivados.
Núm. 17.	Materias tintóreas.
Núm. 18.	Productos químicos.
Núm. 19.	Papeles, cartones y materias para la fabricación de estos productos.
Núm. 20.	Tejidos y materias textiles.
Núm. 21.	Productos cerámicos y de cristalería.
Núm. 22.	Abonos y sus similares.
Núm. 23.	Arboles y arbustos vivos, heno, forrajes y paja.
Núm. 24.	Mobiliarios y objetos manufacturados.
Núm. 25.	Embalajes vacíos.
Núm. 26.	Embalajes vacíos, de retorno.
Núm. 27.	Despojos de animales y productos accesorios.
Núm. 28.	Materiales para empresas de fiestas, de ferrocarriles y de tranvías. Carruajes.

Digitized by Google

Tarifas especiales locales

Núm. 29.		*Reglamentaciones diversas*
	Cap. I.	Masas indivisibles y objetos de dimensiones excepcionales.
	» II.	Ramales industriales.
	» III.	Animales, objetos y productos destinados á concursos agrícolas y exposiciones oficiales.
	» IV.	Mercancías en vagones de propiedad particular.
	» V.	Condiciones de la soldadura de tarifas.
	» VI.	Operaciones de Aduana
	» VII.	Peso de camiones y carruajes.
	» VIII.	Retirada de las mercancías, y almacenaje.
	» IX.	Transporte por las vías de los muelles.
	» X.	Mercancías de todas clases, de ó para estaciones distintas de una misma localidad.
Núm. 30.	Exportación.	Puertos de mar.

Hay que advertir que todas las mercancías de los 28 grupos antes indicados, pueden ser consideradas como del

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MI

grupo ó tarifa especial núm. 22, cuando hayan de ser utilizadas como «abonos y sus similares»; y que asimismo pueden figurar todas las mercancías dichas en la tarifa especial núm. 30, cuando se trate de la exportación, cada una de ellas en el párrafo que lleve el mismo número de la tarifa especial local en que se halle comprendida.

Debe notarse también que, aun cuando en todas las grandes redes hay tarifas especiales de todos los 30 números, esto es, para mercancías de todos los 30 grupos antes consignados, no tienen incluídas todas las Compañías en sus tarifas especiales, todas las mercancías comprendidas en dichos grupos, sino únicamente aquellas para cuyo transporte creen conveniente establecer tarifas especiales.

Y debe hacerse constar, finalmente, que no en todas las redes se ha ceñido la denominación ó nomenclatura de las tarifas especiales á la uniformidad de que se acaba de dar idea. En la propia red del Estado, por ejemplo, hay una Tarifa especial núm. 33, para transpor-

Digitized by Google

tes diversos, á pequeña velocidad, entre París y todas las estaciones de dicha red, que no parece debiera ser otra cosa que un caso especial del capítulo X de la Tarifa especial núm. 29. La Compañía del *Midi* tiene una Tarifa especial núm. 32, para el «Transporte de mercancías, á pequeña velocidad», en las secciones de Burdeos á Tolosa y de Tolosa á Cette; y la Compañía de *Orleans* tiene también una Tarifa especial número 32, de «Precios excepcionales aplicables, para ciertos recorridos, á ciertas mercancías de las cinco primeras series de la Clasificación General». Además de la anomalía de estos casos, hay la de que se haya saltado, en la denominación de las tarifas especiales, del núm. 30 al 33, en la red del Estado, y al 32 en las del *Midi* y *Orleans,* sin echar mano del núm. 31. Todo lo cual quiere decir que, aun dentro del orden y de la relativa uniformidad de las tarifas francesas, hay, como ya se dijo, algunos detalles incomprensibles, que de ningún modo significan orden ni uniformidad *posible.*

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MI

Además de las tarifas especiales locales, que llevan todas igualmente, en todas las grandes redes, los mismos números correspondientes á las 30 agrupaciones que se acaban de especificar, hay las tarifas combinadas, que pueden utilizarse, cuando convenga, para el tráfico de exportación ó el de tránsito, y las especialmente creadas para dichos tráficos de exportación y de tránsito. Para todas ellas convinieron también, el Estado y las grandes Compañías, en establecer una denominación común que simplifica mucho la nomenclatura de dichas tarifas. Convinieron:

1.° En que todas las tarifas especiales, *combinadas entre ferrocarriles franceses,* han de llevar números del primer centenar, indicándose con las dos últimas cifras de éstos, á cuál de los 30 grupos de mercancías antes detallados se refieren dichas tarifas combinadas. Así: la tarifa núm. 101 es, en todas las grandes redes, la tarifa especial combinada entre ferrocarriles franceses, para el transporte de *ganados;* la núm. 102 es la tarifa de igual gé-

Digitized by Google

nero, para el transporte de *cereales;* la núm. 103 es la tarifa de la misma clase, para el transporte de *comestibles,* etcétera, porque las tarifas núms. 1, 2 y 3 son las tarifas especiales locales, para *ganados,* para *cereales* y para *comestibles,* respectivamente.

2.º En que todas las tarifas especiales, *combinadas con los ferrocarriles extranjeros y las Compañías de navegación,* han de llevar números del segundo centenar, cuyas dos últimas cifras indican también el número del grupo de mercancías á que se refieren dichas tarifas combinadas. Así: la tarifa 201 es, en todas las grandes redes, la tarifa especial combinada con ferrocarriles extranjeros y con Compañías de navegación, para el transporte de *ganados;* la núm. 202 es la tarifa de la misma clase, para el transporte de *cereales;* la número 203 es la tarifa de igual género, para el transporte de *comestibles,* etc.

3.º En que todas las tarifas especiales, *de exportación y de tránsito, combinadas entre ferrocarriles franceses,* han de llevar números del tercer

Digitized by Google

centenar, cuyas dos últimas cifras son las mismas de la tarifa especial local correspondiente al grupo de mercancías á que se refieren las tarifas combinadas de que se trate. Así: la tarifa núm. 306 es, en todas las grandes redes, la tarifa especial, de exportación y de tránsito, combinada entre ferrocarriles franceses, para el transporte de *bebidas;* la núm. 307 es la tarifa de igual clase, para el transporte de *combustibles minerales;* la núm. 308 es la tarifa del mismo género, para el transporte de *combustibles vegetales,* etc.

4.° En que todas las tarifas especiales, *de exportación y de tránsito, combinadas con ferrocarriles extranjeros y Compañías de navegación,* han de llevar números del cuarto centenar, cuyas dos últimas cifras corresponden á las del grupo de mercancías á que se aplican dichas tarifas combinadas. Así: la tarifa núm. 420 es, en todas las grandes redes, la tarifa especial de exportación y de tránsito, combinada con ferrocarriles extranjeros y con Compañías de navegación, para el transporte de

Digitized by Google

tejidos y materias textiles; la núm. 421 es la tarifa del mismo género, para el transporte de *productos cerámicos;* la núm. 422 es la tarifa de igual clase, para el transporte de *abonos y sus similares,* etc.

Hay que advertir, finalmente, que no para todos los 30 grupos de mercancías correspondientes á las tarifas especiales locales, señaladas con los números del 1 al 30, hay tarifas especiales combinadas de las cuatro clases antes indicadas. Así, por ejemplo, y por lo que toca al primer grupo (ganados), hay las tarifas combinadas números 101, 201 y 401; pero no la 301, lo cual quiere decir que no hay tarifa especial, de exportación y de tránsito, combinada entre ferrocarriles franceses, para el transporte de ganados. Para el octavo grupo (combustibles vegetales), sólo hay las tarifas combinadas núms. 108 y 308, lo cual quiere decir que no hay tarifas especiales, combinadas con ferrocarriles extranjeros y Compañías de navegación, ni ordinarias ni de exportación y de tránsito, para el transporte de combustibles vegetales.

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICH...

En resumen, y para mayor claridad, véanse, en el cuadro siguiente, los números y las clases de tarifas especiales que tienen, con denominación común, las grandes redes francesas.

Números de las tarifas especiales	Clases de las tarifas especiales
1, 2, 3... etc.	Tarifas especiales locales.
101, 102, 103... etc.	Tarifas especiales, combinadas entre ferrocarriles franceses.
201, 202, 203... etc.	Tarifas especiales, combinadas con ferrocarriles extranjeros y con Compañías de navegación.
301, 302, 303... etc.	Tarifas especiales, de exportación y de tránsito, combinadas entre ferrocarriles franceses.
401, 402, 403... etc.	Tarifas especiales, de exportación y de tránsito, combinadas con ferrocarriles extranjeros y con Compañías de navegación.

En el «Recueil Chaix» se encuentran reunidas, unas tras otras, todas las tarifas especiales de todas las grandes redes, correspondientes á cada uno de los 30 grupos de mercancías antes

Digitized by Google

especificados. Así, según puede verse en las páginas 471 y siguientes, hasta la 1389, después de la Tarifa especial núm. 1 de cada una de las grandes redes, viene en seguida la Tarifa especial núm. 101, é inmediatamente las números 201 y 401. Encuéntrase, á continuación, la Tarifa especial número 2 de cada una de las grandes redes, y, seguidamente, las tarifas especiales números 102, 202, 302 y 402, etc., etc. No hay que decir con cuánta facilidad relativa pueden hallarse así todos los datos que se deseen respecto del transporte de mercancías por las tarifas especiales, puesto que todo lo relativo á una mercancía dada se encuentra agrupado en un número relativamente corto de páginas seguidas. Así, al tratarse del transporte de cereales, por ejemplo, todo se encuentra en las páginas 501 á 534 del «Chaix», que comprenden las tarifas números 2, 102, 202, 302 y 402 de todas las grandes redes, salvos los casos en que estén comprendidos dichos cereales en las tarifas números 30, 100, 200, 300 ó

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

400, por tratarse de exportaciones, ó de distribución de mercancías, en París, por medio del ferrocarril de Cintura, puesto que estas tarifas especiales se refieren á mercancías diversas.

A propósito de estas tarifas, y de las números 29 y 129, hay que repetir lo dicho sobre que, dentro del orden y de la relativa uniformidad de las tarifas francesas, hay algo en el «Chaix» que no es ciertamente orden ni uniformidad *posible*. Así: de conformidad con el plan establecido, parece que tras la Tarifa especial núm. 30, de «Mercancías, en general, para la exportación», habrían de verse, en todo caso, las tarifas números 130, 230, 330 y 430; pues no señor: estas tarifas no existen, y, en su lugar, se ven las números 300, 200, 200 bis, 400 y 400 bis, por este mismo orden *desordenado*. Parece que las tarifas números 29 y 129, de «Reglamentaciones diversas», habían de encontrarse entre las números 28, 128, 228 y 328, y las números 30 y sus derivadas; pues no señor: se encuentran dichas tarifas números 29 y 129, antes

Digitized by Google

que todas las tarifas especiales, antes que la núm. 1, en las páginas 411 á 456 del «Chaix». Y, detrás de la número 129, y por consiguiente también antes de la núm. 1, se halla la número 100, para el reparto de mercancías, en general, por medio del ferrocarril de Cintura de París.

Véase ahora cuanto hay que ver, y no es poco, referente á la uniformación *posible,* alcanzada en Francia, de las estructuras de las tarifas generales y de la mayoría de las tarifas especiales, éstas, en gran parte, como aquéllas, del sistema diferencial llamado belga.

Desde la página 75 hasta la 401 del «Recueil Chaix» puede verse, para cada una de las siete grandes redes francesas, la estructura de sus respectivas tarifas generales, y hasta donde alcanza la uniformidad de estas estructuras. Empiezan todas las Compañías por insertar una nomenclatura, por orden alfabético, de sus estaciones y apeaderos. Sigue invariablemente á

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

esta nomenclatura, una tabla de distancias kilométricas, desde todas las estaciones á las principales, propia de cada una de dichas siete grandes redes. A continuación se ven el cuadro ó cuadros de bases ó precios por tonelada y kilómetro, de cada Compañía, ó sean las bases de los baremos de cada red, que, no sólo son utilizados para las seis series de la Tarifa general, sino también, en muchos casos, al aplicar las tarifas especiales. Y, finalmente, se insertan los baremos, esto es, las tablas de precios, por tonelada, y para todas las distancias, que no son más que los desarrollos ordenados de todos los cálculos de todos los transportes de mercancías, según el cuadro ó cuadros de bases, propios de cada red, puestos á la cabeza de los baremos.

Nada hay que decir respecto de las nomenclaturas, por orden alfabético, de las estaciones y de los apeaderos de cada red; ni tampoco tienen nada de particular las tablas de distancias kilométricas entre estaciones, que á continuación se insertan, puesto que no son

Digitized by Google

más que auxiliares para el cálculo inmediato de los precios definitivos de los transportes, mediante la aplicación de los baremos subsiguientes, ya que, sabiendo, para una expedición cualquiera, la distancia entre la estación de partida y la de llegada, y buscando la cifra de esta distancia en la tabla de los baremos, en frente de dicha cifra se hallará, en la columna correspondiente, el precio definitivo del transporte, según sea la serie á que pertenezca la mercancía que se ha de transportar, ó el baremo de las tarifas especiales que se haya de aplicar.

Todos estos cuadros de bases y todos estos baremos constituyen las tarifas propiamente dichas, que llamamos *uniformadas,* por la sencilla razón de que todos aquellos cuadros responden al principio de un mismo sistema, que es el sistema belga, y todos estos baremos están calculados según aquel principio. Pero no pasa de aquí la *uniformidad,* ya que, lo mismo por lo que toca á dichas bases para cada serie ó baremo, que á las distancias á que se aplican,

Digitized by Google

que á la disposición de los cuadros de estas bases y de los baremos, cada Compañía tiene los precios, y fija las distancias, y dispone las tablas como mejor le parece.

Para que se tenga idea clara de esta gran diversidad entre las siete grandes redes, dentro de la posible uniformidad de las tarifas francesas, véanse, á continuación, las estructuras peculiares adoptadas por el Estado y por cada una de las seis grandes Compañías, para sus respectivos baremos de precios. En el «Chaix» podrán verse los cuadros de bases propios de cada red, todos diferentes por su forma, por sus precios y por los grupos de distancias á que éstos se aplican. No se exponen aquí, para no alargar demasiado este estudio; bastará, para el objeto que me propongo, el simple examen de las cabeceras de los baremos kilométricos, pues con ello se verá la libertad con que se mueven las Compañías francesas, dentro del campo de la uniformidad *posible* de tarifas en que se encerraron.

Digitized by Google

Red del

El Estado francés no tiene para su red cuadro alguno de bases tienen las grandes Compañías francesas para sus redes respectivas, correspondientes á un cierto número de distancias, determinando luego series continuas de precios decrecientes. Los baremos kilométricos de viamente establecidas. Véase la disposición de estos baremos, según

Baremos kilométricos 0 á 12

DISTANCIAS	MERCANCÍAS. — Precios										
	Bultos de 40 kg. y de menos — Baremo 0	1.ª serie ó Baremo 1	Baremo 1 bis	2.ª serie ó Baremo 2	Baremo 2 bis	3.ª serie ó Baremo 3	Baremo 3 bis	4.ª serie ó Baremo 4	Baremo 4 bis	5.ª serie ó Baremo 5	Baremo 5 bis
Km.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.

Baremos kilométricos 13 á 21

DISTANCIAS	Precios por unidad							
	Carruajes						Locomotoras y	
	De 1 banqueta — Baremo 13		De 2 banquetas — Baremo 14		Conductoras vacías — Baremo 15		Hasta 18 toneladas de peso — Baremo 16	
Km.	Fr.	Cs.	Fr.	Cs.	Fr.	Cs.	Fr.	Cs.

Los baremos 1, 2, 3, 4, 5 y 6 son los que corresponden á las 6 series aplican á todos los transportes por tarifa general. Todos los demás estos baremos extraordinarios son nada menos que 13, más del doble de

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

«ESTADO»

kilométricas sucesivas, aplicables á intervalos determinados, como sino que se limitó á fijar, como puntos de referencia, los precios los precios intermedios por interpolación, de forma que resultaran la red del *Estado,* no responden por consiguiente á bases fijas preaparecen en las páginas 134 y siguientes del «Recueil Chaix».

(MERCANCÍAS Y GANADOS)

por 1.000 kilogramos								GANADOS. Precios por cabeza		
6.ª serie ó Baremo 6	Baremo 6 bis	Baremo 7	Baremo 7 bis	Baremo 8	Baremo 8 bis	Baremo 9	Baremo 9 bis	Bueyes, Caballos, etc. — Baremo 10	Terneras, Cerdos, etc. — Baremo 11	Carneros, Cabras, etc. — Baremo 12
Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.

(CARRUAJES Y MATERIAL MÓVIL)

Precios por unidad					
ESCAVADORAS	TÉNDERS Y GRÚAS		VAGONES Y CARROMATOS		
De más de 18 toneladas de peso — Baremo 17	De 7 á 10 toneladas Grúas — Baremo 18	De más de 10 toneladas — Baremo 19	Para cargas de 3 á 6 toneladas — Baremo 20	Para cargas de más de 6 toneladas — Baremo 21	
Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	

de la Clasificación general de mercancías, y, por lo tanto, los que se baremos tienen aplicación á los transportes por tarifas especiales, y los ordinarios, sólo para las «Mercancías» propiamente dichas.

Digitized by Google

Red del

En la página 96 del «Chaix» puede verse el cuadro de «Bases ciales», de la Compañía del *Est.* A continuación se inserta la cabe-

Series y baremos para el transporte

Precios por 1.000 kilogramos,

Distancias	Tasa de 0,25 c. por tonelada y por kilóm.	1.ª Serie	2.ª Serie	3.ª Serie	4.ª Serie	Baremo 4 bis	Baremo A	Baremo A bis	5.ª Serie	Baremo B
Km.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.

Bien se comprenderá que los baremos de las series 1.ª, 2.ª. 3.ª, series de mercancías de la Clasificación general. Todos los demás es, más del doble de los de la Tarifa general.

Red del

En la página 381 del «Chaix» se halla el cuadro de «Bases de Compañía del *P. L. M.*, en el que puede verse la manera cómo lado se insertan estos baremos, en la forma siguiente:

Baremos 1, 2, 3, 4, A,

Precios por tonelada

Distancias.	Baremo 1 — 1.ª Serie	Baremo 2 — 2.ª Serie	Baremo 3 — 3.ª Serie	Baremo 4 — 4.ª Serie	Baremo A	Baremo 5 — 5.ª Serie
Km.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.

Queda bien indicado que los baremos 1, 2, 3, 4, 5 y 6 son los Los demás, en número igual, se aplican á los transportes por ta-

Digitized by Google

«EST»

de las series y baremos de la tarifa general y de las tarifas espe-
cera de la tabla de los baremos.

DE MERCANCÍAS, Á PEQUEÑA VELOCIDAD

sin contar los gastos accesorios

Baremo C	Baremo D	Baremo E	6.ª Serie	Baremo F	Baremo G	Baremo G bis	Baremo 6 bis, con reducciones de 5 por 100	Baremo H	Baremo I	Distancias
Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Km.

4.ª, 5.ª y 6.ª son los que se aplican, en Tarifa general, á las seis
baremos tienen aplicación á las tarifas especiales, y son 13, esto

«P. L. M.»

los baremos de las tarifas generales y especiales P. V.», de la
fueron establecidos los precios de los baremos. En la página del

5, B, C, D, 6, E, F

de 1.000 kilogramos

Baremo B	Baremo C	Baremo D	Baremo 6 / 6.ª Serie	Baremo E	Baremo F
Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.

que se aplican á los transportes de mercancías por Tarifa general.
rifas especiales.

Digitized by Google

Red del «Nord»

En la página 248 del «Chaix» puede examinarse el cuadro de «Bases kilométricas de los precios indicados en los baremos para las series de la Tarifa general», del *Nord,* y en la página 250 se halla el cuadro análogo para el transporte de mercancías, según las condiciones de las tarifas especiales. Del mismo modo que tiene la Compañía del *Nord* dos cuadros distintos de bases, uno para las tarifas generales y otro para las tarifas especiales, tiene también dos tablas de baremos, dispuestas del modo siguiente:

Baremos para el transporte de mercancías, á pequeña velocidad

Series de la Tarifa general

Precios por 1.000 kilogramos, sin contar los gastos de MANUTENTION *y de estación*

Distancias	1.ª Serie	2.ª Serie	3.ª Serie	4.ª Serie	5.ª Serie	6.ª Serie
Km.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.

Digitized by Google

Baremos aplicables á las mercancías transportadas según las condiciones de las tarifas especiales

Precios por 1.000 kilogramos, sin contar los gastos de MANUTENTION *y de estación*

Distancias	BAREMOS					
	I	II	III	IV	V	VI
Km.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.

Los propios títulos de las dos tablas de baremos que se acaban de exponer indican que la primera comprende los seis baremos aplicables á las Tarifas Generales, ó sea á las seis series de mercancías de la Clasificación general, y la segunda comprende otros seis baremos especiales, aplicables á las mercancías que hayan de ser transportadas por tarifas especiales.

Digitized by Google

Red del «Midi»

En la página 158 del «Chaix» puede verse el cuadro de «Bases de precios kilométricos indicados en los baremos para las series de la Tarifa general», de la Compañía del *Midi;* y en la página 215 se halla el cuadro análogo para las tarifas especiales. Esta Compañía tiene, pues, como la del *Nord,* dos cuadros distintos de bases, uno para las tarifas generales y otro para las especiales; y asimismo tiene las dos tablas de baremos correspondientes, dispuestas de este modo:

Baremos de precios, aplicables á los transportes de mercancías, á pequeña velocidad

SERIES DE LA TARIFA GENERAL

Precios por 1.000 kilogramos, que deben ser aumentados con los gastos de carga, descarga y estación, para las 6 series, de 6 á 800 kilómetros

Distancias	1.ª Serie	2.ª Serie	3.ª Serie	4.ª Serie	5.ª Serie	6.ª Serie
Km.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.

Digitized by Google

TARIFAS ESPECIALES P. V.

Baremos de precios por 1.000 kilogramos, que deben ser aumentados con los gastos de carga, descarga y estación

Distancias	BAREMOS								
	A	B	C	D	E	F	G	H	I
Km.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.

No hay que decir que la primera tabla de baremos es la que se aplica á las seis series de mercancías de la Clasificación general, ó sea al transporte por Tarifa general; y que la segunda se aplica á las mercancías que deban transportarse por tarifas especiales. Estos baremos especiales son nueve; tres más que los aplicables á la Tarifa general.

Digitized by Google

RED DEL

En la página 320 del «Chaix» se encuentra el cuadro de «Bases
puede verse el cuadro de «Bases kilométricas de los precios de
especiales». La Compañía del *Ouest* tiene pues, como las del
las tarifas generales y otro para las tarifas especiales, y tiene por
dientes, dispuestas de este modo:

BAREMOS PARA EL TRANSPORTE DE

DISTANCIAS	MERCANCÍAS — Bultos de 0 á 40 kilos — Precios por 1.000 kilos		Precios, de estación á estación, MERCANCÍAS Precios por 1.000 kilogramos						CARRUA	
			1.ª Serie	2.ª Serie	3.ª Serie	4.ª Serie	5.ª Serie	6.ª Serie	de 2 á 4 ruedas, con un compartimiento y una banqueta	
Km.	Fr.	Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr.	Cs.

TARIFAS

BAREMOS DE PRECIOS POR 1.000 KILOGRAMOS, DE
DE CARGA,

DISTANCIAS	A	B	C	C bis	D	E	F	G	G bis	G tres
Km.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.

En esta última tabla, para las tarifas especiales, hay, como se
de la Tarifa general.

Digitized by Google

UNIVERSITY OF

«OUEST»

de la Tarifa General de la red del *Ouest*»; y en la página 324 los baremos para el transporte de mercancías por las tarifas *Nord* y del *Midi*, dos cuadros distintos de bases, uno para consiguiente, como ellas. las dos tablas de baremos correspon-

MERCANCÍAS, Á PEQUEÑA VELOCIDAD

sin contar los gastos accesorios											
JES.—Por unidad						GANADOS.—Por cabeza					
de 4 ruedas, con dos compartimientos y dos banquetas — Omnibus Diligencias		Conductoras de 2 ó 4 ruedas				Bueyes, vacas, toros, caballos, mulos, asnos, potros y animales de tiro		Terneras y cerdos		Carneros, ovejas, corderos y cabras	
		Vacías		Cargadas — Precios, por tonelada, sobre los anteriores							
Fr.	Cs.	Fr.	Cs.	Fr.	Cs.	Fr.	Cs.	Fr.	Cs.	Fr.	Cs.

ESPECIALES

ESTACIÓN Á ESTACIÓN, SIN CONTAR LOS GASTOS DESCARGA Y ESTACIÓN

H	I	K	L	M	N	P	R	S	T	DISTANCIAS
Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Km.

ve, 20 baremos, esto es, más de tres veces, los de las seis series

Digitized by Google

Red de

En la página 292 del «Chaix» pueden examinarse el cuadro de
el de «Bases kilométricas de precios indicados en los baremos de
leans. Esta Compañía tiene establecidas dos tablas de baremos,

Baremos para el transporte de

Precios por 1.000 kilogramos,

DISTANCIAS	Tarifa general						
	Tasa de 0,25 por tonelada y por kilómetro	1.ª Serie — Baremo n.º 1	2.ª Serie — Baremo n.º 2	3.ª Serie — Baremo n.º 3	4.ª Serie — Baremo n.º 4	5.ª Serie — Baremo n.º 5	6.ª Serie — Baremo n.º 6
Km.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.

Baremos para el transporte, á pequeña velocidad, de conductoras, ganado

Sin contar los

DISTANCIAS	Carruajes				Ganados		
	De 2 á 4 ruedas, con un compartimiento y una banqueta en el interior	De 4 ruedas, con 2 compartimientos y 2 banquetas en el interior — Omnibus	Conductoras de 2 ó 4 ruedas — Vacías	Mercancías cargadas en las conductoras — Tonelada	De talla grande	De talla mediana	De talla pequeña
Km.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.

La Compañía de *Orleans*, como se ve, tiene reunidos en una
nueve para las Tarifas especiales; pero tiene, además, en tabla
y material móvil.

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

« ORLEANS »

«Bases de los baremos de los precios de las Tarifas Generales» y las Tarifas especiales », correspondientes á la Compañía de *Or-* dispuestas en la forma que puede verse á continuación:

MERCANCÍAS, Á PEQUEÑA VELOCIDAD

sin contar los gastos accesorios

Tarifas especiales								
Baremo A	Baremo B	Baremo C	Baremo D	Baremo E	Baremo F	Baremo G	Baremo H	Baremo I
Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.

CARRUAJES, CONDUCTORAS, MERCANCÍAS CARGADAS EN LAS Y MATERIAL MÓVIL

gastos accesorios

Material móvil					
Vagones y Carromatos		Locomotoras		Ténders	
Para cargas de 3 á 6 toneladas	Para cargas de más de 6 toneladas	De 12 á 18 toneladas de peso, sin arrastre de tren	De más de 18 toneladas de peso, sin arrastre de tren	De 7 á 10 toneladas	De más de 10 toneladas
Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.

sola tabla los seis baremos para las Tarifas generales, y otros aparte, otros 13 baremos para el transporte de carruajes, ganados

Digitized by Google

Comparando las diferentes disposiciones de los baremos de cada una de las siete grandes redes francesas, se ve que en tres de ellas, las del *Estado,* del *Est* y del *P. L. M.*, se presentan mezclados los baremos propios de las tarifas generales con los de las tarifas especiales, respondiendo, para las dos últimas redes citadas, á cuadros de bases en que asimismo se ofrecen éstas mezcladas; que en otras tres, las del *Nord,* del *Midi* y del *Ouest,* hay tablas de baremos separadas para las tarifas generales y para las especiales, correspondiendo á cuadros de bases asimismo separados para las dos clases de tarifas; y que en la red restante, la de *Orleans,* aun cuando se ofrecen dos cuadros distintos de bases, uno para las tarifas generales y otro para las especiales, preséntase, sin embargo, reunidos en una sola tabla los baremos de las tarifas generales y los de las especiales, si bien no mezclados como en las tablas de las tres Compañías citadas. Huelga decir nada más para que quede patentizada aquella libertad con que ya dije

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

que se mueven las Compañías francesas, dentro de la uniformidad *posible* convenida.

La aplicación de los baremos de la Tarifa general nada ofrece de particular, en cuanto se trate de esta tarifa. Sábese á qué serie de las seis de la Clasificación general corresponde la mercancía que se trata de transportar; sábese la distancia entre las estaciones en que se ha de hacer y de recibir la expedición; y, buscando en la columna ó baremo que lleva igual número que el de aquella serie, la cifra que corresponde á la distancia sabida, se tiene lo que hay que pagar por tonelada, para el transporte. Pero es el caso que estos mismos baremos de la Tarifa general son aplicados también, por algunas Compañías, á ciertas tarifas especiales, cuya reducción de precios consiste simplemente en un descenso de la serie de la Clasificación general de mercancías á que corresponda la que es objeto de dicha tarifa especial, ó sea en la aplicación al transporte de esta mercancía, de un baremo de la serie general, de

Digitized by Google

precios más bajos que los del que correspondiera, á tenor de la serie de la Clasificación general en que se halle comprendida la mercancía de referencia.

La aplicación de los baremos de las tarifas especiales es más complicada, y requiere por lo tanto mayor atención. Hay que distinguir, ante todo, entre la aplicación de los baremos á las tarifas especiales locales, y la aplicación á las tarifas especiales combinadas. Veámoslo por partes: y, como lo que hay que hacer es exactamente igual para todas las tarifas especiales de cada una de las dos clases, y para todas las grandes redes, será mejor, y esto bastará, que se examine el procedimiento respecto á una tarifa dada, y á una sola de las siete grandes redes. Sea la red del Estado, y sean las Tarifas especiales, local núm. 2, y combinada núm. 102, para cereales, harinas, etc., las que sirvan de tipo.

En la página 502 del «Chaix», se encuentra lo referente á la Tarifa especial local núm. 2, por lo que toca á la red

Digitized by Google

del Estado. Vese allí, ante todo, el cuadro que á continuación se copia, con la nomenclatura de todas las mercancías que la red del Estado tiene comprendidas en su Tarifa especial número 2, análogo á los cuadros que se encuentran á la cabeza de todas las demás tarifas especiales locales, de todas las grandes redes.

Digitized by Google

ETAT

TARIF SPÉCIAL P. V. N.° 2

Céréales, farines, graines, légumes secs, pâtes alimentaires, pommes de terre

Nomenclature des marchandises, avec l'indication des Barèmes kilométriques à appliquer, et des paragraphes à consulter, pour l'application des prix exceptionnels

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	BARÈMES KILOMÉTRIQUES à appliquer				PRIX EXCEPTIONNELS Numéros des paragraphes à consulter			
	par expédition de 50 kg. au minimum	par expédition de 1000 kg. au minimum	par vagon complet de 4000 k. au minimum	par vagon complet de 8000 k. au minimum	par expédition de 50 kg. au minimum	par vagon complet de 4000 k. au minimum	par vagon complet de 5000 k. au minimum	par vagon complet de 8000 k. au minimum
Amandes de palmier.	5	6 bis	7 bis	—	—	—	—	—
Amandes sèches de coco . . .	5	6 bis	7 bis	—	—	—	—	—
Amidon	5	6 bis	7 bis	—	—	—	—	—
Arachides	5	6 bis	7 bis	—	—	—	—	—
Avoine	5	6 bis	7 bis	—	—	2	1	—
Betteraves (graine de)	5	6 bis	7 bis	—	—	—	—	—
Biscuits pour la nourriture des animaux	5	6 bis	7 bis	—	—	—	—	—
Blé	5	6 bis	7 bis	—	—	2	1	—
Caroubes	5	6 bis	7 bis	—	—	—	—	—
Châtaignes et marrons. . . .	5	—	7	—	—	—	—	—
Coques d'arachides	—	—	8 bis	9 bis	—	—	—	—

Digitized by Google

Drèches	—	6 bis	8 bis	9 bis	—	—	—	—
Farines alimentaires non dénommées	5	6 bis	7 bis	—	—	—	—	—
Farine de blé, de fèves, de maïs, d'orge, de riz, de seigle	5	6 bis	7 bis	—	—	—	1	—
Farine de tourteaux	5	6 bis	7 bis	—	—	—	—	—
Fécules indigènes	5	6 bis	7 bis	—	—	—	1	—
Fèves sèches	5	6 bis	7 bis	—	—	2	1	—
Glands	5	6 bis	7 bis	—	—	—	1	—
Graines fourragères	5	6 bis	7 bis	—	4	—	1	—
Graines non dénommées	5	—	—	—	4	—	—	—
Graines oléagineuses	5	6 bis	7 bis	—	4	—	—	—
Graines potagères	5	6 bis	7 bis	—	4	—	—	—
Gruax	5	6 bis	7 bis	—	—	—	1	—
Haricots secs	5	6 bis	7 bis	—	—	—	—	—
Issues de grains ou de graines	5	6 bis	7 bis	—	—	—	1	—
Légumes secs non dénommés	5	6 bis	7 bis	—	—	—	1	—
Lentilles	5	6 bis	7 bis	—	—	—	—	—
Maïs	5	6 bis	7 bis	—	—	—	1	—
Malt	5	6 bis	7 bis	—	—	2	1	—
Méteil	5	6 bis	7 bis	—	—	2	1	—
Millet	5	6 bis	7 bis	—	—	—	1	—
Oignons secs	5	6 bis	7 bis	—	—	—	1	—
Orge	5	6 bis	7 bis	—	—	2	1	—
Pâtes alimentaires	5	—	5	—	—	—	—	—
Pois secs	5	6 bis	7 bis	—	—	—	—	—

Digitized by Google

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	BARÈMES KILOMÉTRIQUES à appliquer				PRIX EXCEPTIONNELS Numéros des paragraphes à consulter			
	par expédition de 50 kg. au minimum	par expédition de 1000 kg. au minimum	par vagon complet de 4000 k. au minimum	par vagon complet de 8000 k. au minimum	par expédition de 50 kg. au minimum	par vagon complet de 4000 k. au minimum	par vagon complet de 5000 k. au minimum	par vagon complet de 8000 k. au minimum
Pommes de terre	5	6 bis	7 bis	—	—	—	1	—
Provende pour bestiaux	5	6 bis	7 bis	—	—	—	1	—
Pulpe de betteraves	—	—	8 bis	9 bis	—	—	—	3
Pulpe de pommes de terre	5	6 bis	8 bis	9 bis	—	—	—	—
Résidus de betteraves	—	—	8 bis	9 bis	—	—	—	3
Résidus de fécule ou de pulpe	—	6 bis	8 bis	9 bis	—	—	—	—
Riz	5	6 bis	7 bis	—	—	2	1	—
Sarrasin	5	6 bis	7 bis	—	—	2	1	—
Seigle	5	6 bis	7 bis	—	—	2	1	—
Semoule	5	—	5	—	—	—	—	—
Son	5	6 bis	7 bis	—	—	—	1	—
Tapioca	5	—	5	—	—	—	—	—
Torteaux	—	6 bis	8 bis	—	—	—	—	—

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

Como se ve, á renglón seguido de cada mercancía se indica, en el cuadro anterior, el número del baremo que se ha de aplicar para el transporte de dicha mercancía, según se trate de expediciones de 50 kilos, de 1.000 kilos, de 4.000 kilos (vagón completo) ó de 8.000 kilos (vagón completo), como mínimos. Se notará que no para todos estos casos de expedición hay baremo aplicable, lo cual quiere decir que no para todos dichos casos hay tarifa especial; y se notará también que algunos de los baremos que han de aplicarse en tarifas especiales, no son precisamente baremos destinados especialmente á estas tarifas, sino baremos de los que corresponden á las tarifas generales. Es que, según ya se ha dicho antes, aun cuando en Tarifa general sólo pueden aplicarse los seis baremos relativos á las seis series de la Clasificación general de mercancías, en tarifas especiales, no sólo se aplican los baremos propios de las tarifas especiales, sino también, á veces, los seis baremos establecidos para la Tarifa general.

Digitized by Google

Hasta aquí, y á pesar de la diversidad de disposiciones de los baremos que se aplican en tarifas especiales, hemos visto que la estructura de las tarifas francesas está sujeta á cierta uniformidad, á aquella uniformidad *posible* de que tantas veces se ha hablado; pero alcanza á más, á mucho más la diversidad, y, por lo tanto, la complicación de las tarifas especiales francesas. En el mismo cuadro anterior de la Tarifa especial núm. 2, de la Red del Estado, se ven cuatro columnas encabezadas así: «Precios excepcionales. Números de los párrafos que hay que consultar», lo cual quiere decir que, además de los precios de los baremos kilométricos, hay otros precios excepcionales para el tráfico local de algunas de las mercancías enumeradas en dicho cuadro, según se trate de expediciones de 50 kilos, de 4.000 kilos (vagón completo), de 5.000 kilos (vagón completo) y de 8.000 kilos (vagón completo), como mínimos. Veamos cómo se aplican estos precios excepcionales.

A renglón seguido de la denomina-

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

ción «Harina de trigo», por ejemplo, se indica que hay para esta mercancía precios excepcionales según el párrafo 1.º, cuando se trate del transporte de 5.000 kilos, como mínimo, por vagón; y vemos en la página 503 del «Chaix», que en este párrafo 1.º se establece, para el transporte de varias mercancías del grupo 2.º, y entre ellas la «Harina de trigo», desde París á cualquiera estación de la Red del Estado, un cuadro de bases, según el sistema belga, y luego un baremo de precios, especial para este transporte, y, no para todas, sino para determinadas distancias.

Las «Habas secas» tienen un número 2 en la columna de transportes de 4.000 kilos, como mínimo, por vagón completo. Esto quiere decir que para el transporte de aquella mercancía, en estas condiciones, hay establecido un precio excepcional, á tenor de lo que se indica en el párrafo 2.º; y vemos que, por éste, se establece un precio alzado para el transporte de varias mercancías del grupo 2.º, y entre ellas

Digitized by Google

las «Habas secas», entre Paimboef y Nantes.

A la «Pulpa» y á los «Residuos de remolacha» corresponde un número 3 en la columna de transportes de 8.000 kilos, como mínimo, por vagón; y esto significa que el transporte de dicha pulpa y de dichos residuos, puede hacerse por los precios excepcionales que se consignan en el párrafo 3.° En este párrafo se fijan bases, según el sistema belga, y luego se desarrolla un baremo de precios á tenor de esta base, para determinadas distancias; no para todas.

En frente de la denominación «Granos para pienso», y en la columna de transportes de 50 kilos, como mínimo, hay el número 4, que indica la existencia de un párrafo 4.° con precio excepcional para el transporte de tales granos, en las condiciones dichas. Efectivamente, el párrafo 4.° fija un precio alzado para este transporte, entre Noyant-Méon y Paris-Vaugirard.

He aquí, pues, que el propio Estado, cuyo plan de uniformación de las tari-

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

fas sirvió de base á todas las grandes Compañías francesas, tiene en su Red, no sólo tanta ó mayor variedad de tarifas especiales que éstas, según los baremos establecidos para las tarifas generales y las especiales, sino que, además, tiene para el tráfico local de uno solo de los 28 grupos de mercancías prefijadas, otros dos baremos de precios excepcionales, y otros dos precios alzados, y, por lo tanto, también excepcionales. Bien se ve que la uniformidad *posible* alcanzada en Francia dista mucho de ser la uniformidad *absoluta* con que sueñan algunos en España. Hay que decir, sin embargo, que no todas las Compañías tienen estos precios excepcionales al lado de todas sus tarifas especiales, pues la del *Nord* no tiene tales precios en su Tarifa especial núm. 2.

Pero no acaba aquí todavía la diversidad; hay más aún. Hay todo lo referente á la aplicación de las tarifas especiales combinadas. Ábrase el «Chaix» por su página 515 y se encontrará, por ejemplo, cuanto se refiere á la Tarifa

Digitized by Google

especial núm. 102, ó sea á las tarifas combinadas entre ferrocarriles franceses, para el tráfico de cereales, harinas, etc., esto es, para las mercancías que constituyen el grupo 2.º

Vese ante todo, como en la Tarifa especial local núm. 2, y como en todas las tarifas especiales, una nomenclatura de las mercancías que pueden ser transportadas por los precios de la Tarifa especial combinada núm. 102. A continuación se copia, como muestra, el comienzo del cuadro que contiene esta nomenclatura de mercancías, con la indicación, en columna, al lado, de los números de los capítulos en que constan los precios diferentes de dicha Tarifa especial combinada núm. 102, aplicables á cada una de las mercancías denominadas. Estos capítulos son 36, y cada uno de ellos es una verdadera tarifa especial combinada entre determinadas redes.

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

Nomenclature des marchandises	Chapitres à consulter
Ail sec.	3, 4, 21, 23, 28
Amandes sèches de coco. .	3, 4
Amidon.	3, 4, 5, 12, 14, 15, 18, 20, 23, 24, 28, 29, 36
Arachides	3, 4, 18, 20, 21, 24, 28
Avoine.	1, 4, 10, 12, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 27, 28, 29, 30, 33
Betteraves (graine de). . .	3, 4, 10, 12, 20, 29
Biscuits pour la nourriture des animaux	3
Blé.	1, 4, 10, 12, 13, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 27, 28, 29, 30, 33

. . . . . .

A fin de facilitar de un solo golpe de vista la inteligencia de las combinaciones existentes para el tráfico de una mercancía dada, hay en la misma página 515 del «Chaix» un segundo cuadro con los nombres de las grandes redes y los números de los capítulos de la Tarifa especial núm. 102, combinados de forma que en seguida se ve cuáles de las grandes redes entran en la combinación establecida en cada capítulo. Véase, á continuación, este cuadro.

Digitized by Google

Chapitres	RESEAUX PARTICIPANTS				
	Ceintures	Est	Etat	Midi	Nord
1	C	E	Et	M	N
2	C	E	»	»	N
3	C	E	»	»	N
4	C	E	»	»	N
5	C	E	»	»	»
6	C	E	»	»	»
7	C	»	Et	»	N
8	C	»	Et	»	N
9	C	»	»	»	N
10	C	»	»	»	N
11	C	»	»	»	»
12	C	»	»	»	»
13	C	»	»	»	»
14	»	E	»	»	N
15	»	E	»	»	N
16	»	E	»	»	»
17	»	»	Et	M	»
18	»	»	Et	M	»
19	»	»	Et	M	»
20	»	»	Et	»	»
21	»	»	Et	»	»
22	»	»	Et	»	»
23	»	»	Et	»	»
24	»	»	»	M	»
25	»	»	»	M	»
26	»	»	»	M	»
27	»	»	»	M	»
28	»	»	»	»	»
29	»	»	»	»	»
30	»	»	»	»	»
31	»	»	»	»	»
32	»	»	»	»	»
33	»	»	»	M	»
34	»	»	»	»	N
35	»	»	»	»	N
36	C	E	Et	»	N

Digitized by Google

RESEAUX PARTICIPANTS			
Orléans	Ouest	P. L. M.	Diverses
Or	O	P. L. M.	»
»	O	P. L. M.	»
»	O	»	»
»	»	»	»
»	O	»	»
»	»	P. L. M.	»
Or	O	»	»
Or	»	»	»
Or	»	»	»
»	O	»	»
Or	O	»	»
»	O	»	»
»	O	P. L. M.	»
»	O	»	»
»	»	»	»
»	»	P. L. M.	»
Or	»	P. L. M.	»
Or	»	»	»
»	»	»	»
Or	»	»	»
Or	O	»	»
Or	»	P. L. M.	»
»	O	»	»
Or	»	»	»
Or	»	P. L. M.	»
»	»	P. L. M.	»
»	»	»	Landes
Or	O	»	»
Or	»	P. L. M.	»
Or	»	»	Chem. Economiq.
»	O	»	Caen à la Mer
»	»	P. L. M.	Rég. des B. du Rhône
»	»	»	Landes Soustons à Léon
»	»	»	Bettrechies à Hon et à Bavay
»	»	»	Saint Quentin à Guise
Or	O	»	»

Digitized by Google

Si se trata, por ejemplo, de un transporte de ajos secos, vemos en el primer cuadro que se habla de dicho transporte en los capítulos 3, 4, 21, 23 y 28; y, consultando el cuadro segundo, se ve que en la tarifa del capítulo 3 entran combinadas las grandes redes del *Est, Nord* y *Ouest;* en la del capítulo 4, las del *Est* y *Nord* solamente; en la del capítulo 21, las del *Estado, Orleans* y *Ouest;* en la del capítulo 23, las del *Estado* y *Ouest* únicamente; y en la del capítulo 28, las de *Orleans* y *Ouest.* Viendo luego aquel de dichos capítulos que convenga, según sean las redes á que alcance el transporte que se trate de hacer, se hallarán los precios que se buscan, que son á veces los de alguno de los baremos preestablecidos, otras veces los de otros baremos análogos que en el propio capítulo se insertan, ó bien precios alzados, de estación á estación.

Creo que con todo lo dicho habrá bastante para que, quien quiera, pueda ha-

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

cerse cargo de la complicación de la tarificación francesa, aun dentro de la unificación de nomenclaturas de las mercancías y de las tarifas, y de la uniformidad *posible* de las estructuras de éstas, á que se ha llegado en Francia después de tantos años de estudios y tanteos. Y es que, por uniformista que sea el sentido general de todo un pueblo; por más que trate un Estado, absorbente y centralizador como ningún otro, de aplicar á todo su criterio *estatista,* siempre saltan en la realidad multitud de casos particulares ó especiales de importancia bastante para imponerse como excepciones de la regla. En nada como en la producción y en el comercio se ofrecen estos casos particulares, que exigen condiciones diferentes para el transporte de los productos; y claro está que, cuanto más importantes sean esta producción y este comercio, más habrán de ser los casos particulares, de consideración bastante, para exigir condiciones especiales ó excepcionales en el transporte. Véase, sino, cómo el propio Estado francés, el maestro,

Digitized by Google

como si dijéramos, en unificación y uniformismo, tiene en las tarifas especiales de su Red, además de la Tarifa general y de las Tarifas especiales *normales,* digámoslo así, muchos otros precios excepcionales para determinados transportes; y ni siquiera se ofrecen todos estos precios excepcionales, desarrollados uniformemente según el sistema racional llamado belga, generalmente adoptado, sino que se ofrecen también tarifas con precios alzados, ó de estación á estación, por el estilo de ciertas tarifas especiales españolas contra las que truenan tantos que no saben cuánto es imprescindible, aun en los países extremadamente unificadores, que reine la uniformidad únicamente, en cuanto lo permita la necesaria variedad.

Basta ya. Después de cuanto se acaba de decir, bien comprenderá el representante de la Cámara de Comercio de Huesca, ponente por los productores sobre el tema **g,** como sin duda comprenderán todos los lectores de esta obra, que la uniformidad de la tarificación francesa, que muchos creen de una

Digitized by Google

sencillez tan primitiva como sus conocimientos, alcanza nada más que á lo *posible,* y que, á pesar de tal uniformidad, resulta el sistema francés bastante complicado, como hijo de un estudio detenido, exento de doctrinarismos, y acomodado á las exigencias variadísimas de la realidad.

Espero que el representante de la Cámara de Comercio de Huesca, especialmente, comprenderá ahora cuán mal aconsejado anduvo al proponer aquel desdichado modelo de tarifa, del sistema llamado de saltos bruscos, que figura en su Informe sobre el tema g; y, por añadidura, al querer que adoptasen dicho modelo *todas* las líneas de los ferrocarriles españoles, cuando en los países avanzados, y en la propia Francia que cita como ejemplo, rige generalmente el sistema de tarifas llamado belga, y sólo alcanza esta relativa uniformidad, á las tarifas de las grandes redes francesas.

Si quiere hacerse en España algo de provecho, para empezar á unificar las nomenclaturas de las mercancías, y á

Digitized by Google

uniformar en lo posible la estructura de las tarifas, debe seguirse precisamente el ejemplo de Francia, dedicando cuantos años sean menester al estudio de tan complicadas cuestiones. En este estudio podría aprovecharse la experiencia francesa, para evitar los tanteos, los tropiezos y los fracasos que allí se padecieron antes de llegar á la situación actual; pero, así y todo, y aun reduciendo el estudio, en un principio, como en Francia, á las grandes redes, habría de exigir indudablemente, durante mucho tiempo, la atención perseverante de personas verdaderamente conocedoras, á fondo, de las tarifas actuales españolas, y de cuanto se ha hecho para unificar y uniformar en lo posible las extranjeras.

En Francia empezó el Estado, según se ha dicho ya, por estudiar, para su Red, la unificación de nomenclaturas y la uniformidad de estructuras de las tarifas, y su estudio sirvió de base para el que luego, con mayor amplitud, hicieron las seis grandes Compañías Francesas ¿Por qué no hace esto mismo el

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

Estado Español? Se dirá que no tiene Red alguna á que aplicar su estudio; mas, aparte no ser esto del todo cierto, puesto que explota la línea de Alcañiz, y ha explotado antes otras ¿qué necesidad hay de tener campo alguno de aplicación, para estudiar un plan de unificación y uniformidad posibles de las tarifas, y proponerlo, como base, para más amplios estudios, á las grandes Compañías? Y ¿acaso no fuera mejor, dado lo que con justicia ha sido alabado por los propios productores el sistema francés, que desde luego se partiera, como base, de las nomenclaturas de las mercancías y de las estructuras de las tarifas que rigen en Francia, sin perjuicio de hacer en ellas todas las correcciones, supresiones y adiciones que el tráfico peculiar de España exigiere?

Las Compañías del Norte y de M.Z.A., y, si se quiere, también las de los Andaluces y de Madrid á Cáceres y Portugal, podrían representar en España el papel que para el caso representaron en Francia las Compañías del *Nord, Midi*, *Est*, *Ouest*, *Orleans* y *P. L. M.*

Digitized by Google

Quizá lo que por este camino se alcanzare no sería suficiente para aplacar la sed de simplificación y de arbitrariedad de la multitud de simplicistas y de arbitristas que, por poco saber, creen que poco cuesta hacer las cosas bien y, por añadidura, aprisa, y quieren, por lo tanto, que se amolden *todas* las tarifas *desde luego* á un *modelo único*, y que se adopte este *modelo* por *todas* las Compañías españolas, sin excepción; pero, pese á tales arbitristas, nada se hará aquí de provecho en este asunto, mientras no se lleve la acción por el camino seguido en Francia, sin que fuera de él haya nada que esperar de todas las Informaciones más ó menos públicas, de todas las Conferencias más ó menos parlamentarias, y de todas las Comisiones más ó menos permanentes que se hayan imaginado y se imaginaren en España para esto.

Digitized by Google

VII

TEMA h

Facultades del Gobierno para imponer tarifas especiales temporales, cuando por la carestía de las subsistencias, crisis obreras ó cualquiera otra necesidad apremiante lo aconsejen las circunstancias, y reglas para su implantación

Es verdaderamente incomprensible que por el propio Gobierno, esto es, por un Ministro de la Corona, se dictare un Reglamento para la CONFERENCIA FERROVIARIA DE 1905, en cuyo programa figura un tema, como este tema **h**, por el que se supone que el Gobierno puede tener facultades *para imponer* tarifas especiales, cuando por la carestía de las subsistencias, crisis obreras ó cualquiera otra necesidad apremiante lo aconsejen las circunstancias. Porque tal

Digitized by Google

suposición arguye un desconocimiento total de lo que por las leyes está determinado, respecto de por quiénes y en qué forma pueden establecerse tarifas ferroviarias especiales de carácter temporal, sea por lo que fuere; y, si no, se infiere de tal suposición la creencia de que al Poder ejecutivo le es dable imponer á las empresas particulares, contra toda ley y contra todo derecho, las condiciones de transporte que considere aconsejadas por las circunstancias, sin más cortapisa que las reglas que á sí mismo para tal *imposición* se dictare.

Y menos se alcanza á comprender todavía, que pudiere suponer un Ministro de la Corona, en Julio de 1905, que con la *imposición* de tarifas especiales se alcanzare á combatir la carestía de las subsistencias, las crisis obreras ó cualquiera otra necesidad apremiante, si se atiende á que cuatro meses antes, nada más, por otro Ministro de la propia Corona se declaró espontáneamente, en el magnífico Informe de Marzo del mismo año, de que se dió idea en las páginas 15 y siguientes del tomo III de

Digitized by Google

esta obra, que ni aun en el caso de que el Estado, «realizando un acto *nunca conocido en los países civilizados,* obligare á las empresas al *transporte gratuito* de todos aquellos artículos imprescindibles para la alimentación del individuo», ni aun en este caso habría de alcanzarse más que una «irrisoria rebaja de céntimo y medio en el kilo de la unidad alimenticia, rebaja que, si no quedaba en manos de los intermediarios, quedaría forzosamente en la de los vendedores, y de la que nunca podrían disfrutar las clases necesitadas, aquellas á quienes más directamente alcanzan los perjuicios de la carestía, porque, dada la unidad de peso que diariamente consumen de cada uno de los diversos artículos, no bastarían todas las matemáticas, buena fe y mejor deseo del vendedor, para hacerles llegar la parte proporcional que de ellas le correspondiera». Verdaderamente resulta incomprensible que, después de estas terminantes declaraciones de un Ministro, pueda venir otro, cuatro meses después, con la pretensión de curar la carestía

Digitized by Google

de las subsistencias y las crisis obreras por medio de tarifas ferroviarias especiales.

Los productores que acudieron á la CONFERENCIA designaron á los representantes de la Cámara de Comercio de Pontevedra, y del Sindicato de Riegos y Liga de Contribuyentes de Almería, para emitir informe sobre este tema **h**, y estos señores representantes despacharon su cometido con suma facilidad y desembarazo. Con cuatro sencillos párrafos, que no suman más de 32 líneas, arreglaron su Informe, y salieron del paso; pero aun en tan pocas líneas tuvieron espacio suficiente para consignar, claro está que sin razonamiento de ninguna clase, las siguientes enormidades:

1.ª Que el Gobierno, «siempre que lo considere oportuno, puede, en circunstancias anormales, proceder á la revisión de las tarifas, con arreglo á la ley de 23 de Noviembre de 1877 y Reglamento de 24 de Mayo de 1878»;

2.ª Que el Gobierno, por virtud de poder realizar la revisión de tarifas

Digitized by Google

antedicha, «tiene facultades para imponer tarifas especiales temporales en los casos que indica el tema»;

3.ª Que estas facultades dimanan, además, de que «deben considerarse los ferrocarriles como un instrumento de Gobierno»;

4.ª Que el Gobierno está facultado para imponer á *todas* las Compañías de España, «tarifas especiales temporales, sobre las bases de las más económicas aceptadas por las Compañías principales»; y

5.ª Que, «si las tarifas á que se refiere el tema estuvieren fijadas por alguna ley, también podrán ser rebajadas ó reducidas, dando después cuenta á las Cortes».

Como se ve, el Informe de los representantes de los productores, sobre el tema **h**, resulta hasta excesivamente conforme con lo que parece que se da ya por supuesto en el enunciado de dicho tema, por el Ministro que lo engendró. Y, como lo que se sienta en el programa de la CONFERENCIA respecto del referido tema, es una enormidad, no

Digitized by Google

es extraño que aparezcan hasta cinco enormidades en el Informe de los productores. Son dignos, por todos conceptos, uno de otro.

La primera enormidad queda deshecha con sólo leer los capítulos III y IV del primer tomo de esta obra, sobre el «Régimen legal vigente de las tarifas y de la explotación comercial de los ferrocarriles», y sobre los «Derechos y deberes de las Compañías, dimanantes del régimen legal vigente, que debió ser base del Real Decreto de 7 de Julio de 1905». En ellos puede verse que no es cierto, como afirman los ponentes productores, que «el Gobierno, siempre que lo considere oportuno, puede, en circunstancias normales, proceder á la revisión de las tarifas», pues resulta, en resumidas cuentas, que, aun ciñéndose nada más que á las Compañías del Norte y de M. Z. A., el Gobierno no tiene derecho alguno para proceder á la revisión de las tarifas del 81 por 100 de la totalidad de las líneas de dichas Compañías, contándose entre estas líneas las mejores y de mayor trá-

Digitized by Google

fico; que, para proceder á la revisión de las tarifas del 13 por 100 de dicha totalidad de líneas, es indispensable la información previa prescrita en el artículo 27 del Reglamento de 28 de Mayo de 1878, para cumplimiento de la Ley General de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877; y que, sólo para la revisión de las tarifas de menos del 6 por 100 de la totalidad de las líneas, está autorizado desde luego el Gobierno, pero con la condición ineludible de garantizar á las empresas los productos totales del último año, y, además, el aumento progresivo que hayan tenido por término medio en el último quinquenio.

La segunda enormidad consiste en pretender que la facultad del Gobierno, de imponer á las Compañías tarifas especiales, en determinadas circunstancias, deriva de su pretendido derecho á revisar las tarifas ferroviarias siempre que lo considere oportuno, en circunstancias normales, derecho que, como se acaba de ver, no existe, en absoluto. Nada tiene que ver la facul-

Digitized by Google

tad *condicional* de revisar las tarifas ferroviarias de ciertas líneas, con la pretendida facultad de *imponer* á todas, tarifas especiales; pero como, de todos modos, no pueden los Gobiernos ejercer aquella facultad *condicional* de revisar las tarifas de ciertas líneas, sin garantizar á las Empresas los productos totales del último año, y, además, los aumentos progresivos obtenidos por término medio en el último quinquenio, según claramente determina la ley, he aquí que, en definitiva, los perjuicios que sufrieren las Compañías por las rebajas de tarifas con que se pretendiere acudir al reparo de la carestía de las subsistencias y de las crisis obreras, habrían de ser pagados, á la postre, por los Gobiernos, que es lo que en justicia debería ser, aun cuando quizá no fuera á esto á lo que precisamente tiraran los ponentes productores sobre el tema **h,** en su Informe.

La tercera enormidad implica, sin duda, un lamentable error de tiempo. Afírmase en el dictamen de que se trata que «deben considerarse los ferrocarri-

Digitized by Google

les como un instrumento de Gobierno»; y esto no podrá ser hasta que hayan revertido al Estado estos ferrocarriles. Entonces podrán considerarse los ferrocarriles como se consideran hoy las carreteras, esto es, como elementos de servicio público, en absoluto, y podrán ser tenidos por lo tanto como *instrumentos de Gobierno;* pero ahora no. Ahora, las Compañías y el Estado se hallan mutuamente obligados al cumplimiento estricto de las condiciones libremente pactadas al otorgarse las concesiones y al construirse los ferrocarriles por entidades particulares, y estas condiciones no pueden ser modificadas ó reformadas por la sola voluntad del Gobierno, que es una de las partes. Mientras por la otra parte, ó sea por las Compañías, *se cumplan los compromisos contraídos,* los ferrocarriles no son ni pueden ser *instrumentos de Gobierno,* sino *instrumentos* de Sociedades mercantiles, con la libertad y la plenitud de derechos necesarios para cumplir el objeto de su constitución.

La cuarta enormidad significa una

Digitized by Google

gran injusticia, á la vez que demuestra un desconocimiento completo de las mismas necesidades á que se quiere atender. Pretender que se impongan á las Compañías pequeñas, que sólo explotan cortos trayectos, los precios más económicos que tengan establecidos las grandes Compañías para largos recorridos, es sencillamente pretender un absurdo, cuando no la ruina de dichas Compañías pequeñas; pero el caso es que á nada habría de conducir la generalización á *todas* las Compañías, de los precios más bajos de las principales, con objeto de combatir la carestía de las subsistencias, las crisis obreras ó cualquiera otra necesidad apremiante, porque, en todos estos casos, podrá interesar, si se quiere, el abaratamiento del transporte de los artículos de primera necesidad desde los puntos de producción á los de consumo; mas ¿para qué ha de interesar dicho abaratamiento en todos los demás recorridos, fuera de las corrientes naturales del tráfico de dichos artículos de primera necesidad?

Digitized by Google

Y, finalmente, la quinta enormidad consiste en la aplicación á estos asuntos ferroviarios, de la fórmula política usualmente adoptada por los Gobiernos, cuando quieren salirse de la ley y tienen guardadas las espaldas por una dócil mayoría parlamentaria: hacen lo que les viene en ganas, y luego *dan cuenta á las Cortes*. Paréceme que esto, lo mismo en el orden político que en cualquiera otro, sentado como principio corriente, y salvos los casos excepcionales en que sea absolutamente indispensable, es una verdadera enormidad; pero, cuando se trata, como en el caso presente, del despojo de un derecho naturalmente adquirido al amparo de la ley, y de la anulación de obligaciones contraídas precisamente por el mismo que quiere anularlas, sin más recato que el *de dar cuenta á las Cortes,* es ya despreocupación excesiva.

Mas, por encima de estas enormidades, hay en el Informe de los ponentes productores sobre el tema **h,** una de conjunto, mayor aún, y todavía más incomprensible. Los representantes de

Digitized by Google

las Compañías de ferrocarriles, encargados de contestar el referido Informe, ponen de manifiesto en su dictamen magistral, esta gran enormidad de conjunto. Trátase, naturalmente, de las facultades que para *imponer* tarifas se quiere que tenga el Gobierno, y dicen, con muchísima razón:

«Causa verdadero asombro que la opinión de que el Estado pueda asumir tales facultades encuentre apoyo en representantes de las clases productoras, que parece debían ser las más interesadas en guardar mayor respeto á los más elementales principios de derecho que se pretende conculcar, en nombre de un principio, que, una vez admitido, podría serles aplicado en lo futuro, y cuyo único resultado, en el caso presente, sería despojar á las Compañías de unos cuantos millones anuales, que irían á parar á manos de negociantes y acaparadores, sin que el pueblo, cuya salud se invoca, encontrare el menor alivio con tan extraño procedimiento caritativo».

Los ponentes sobre el tema **h**, por

Digitized by Google

parte de los productores, representan, como se ha dicho, la Cámara de Comercio de Pontevedra y el Sindicato de Riegos de Almería. Pues bien: pueden estar seguros los representantes ferroviarios de que, si para combatir la carestía de las subsistencias ó las crisis obreras, se tratase de conceder facultades al Estado para imponer á los vendedores de pescados ó de conservas, de las costas de Galicia, y á los que venden las frutas y hortalizas, de Andalucía, precios más bajos que los que actualmente rigen en los mercados en que adquieren estas subsistencias los obreros, protestarían airados los productores, dejarían á un lado el sobado concepto de *salus populi,* y no nos hablarían de otra cosa que del derecho de la propiedad conculcado, y de muchos otros derechos que el Gobierno no puede allanar, ni aun *dando cuenta á las Cortes.* Y á esto hay que añadir que, si sobre tales pretensiones de despojo, fuesen consultadas las Compañías de ferrocarriles, dirían éstas, á una, con mejor sentido de la propia conservación que

Digitized by Google

los productores, que jamás pueden los Gobiernos de los pueblos civilizados atribuirse facultades tan despóticas.

Respecto á la ineficacia de las facultades que se quiere atribuir al Gobierno, para atender á la salud del pueblo, tantas veces invocada, los representantes ferroviarios ofrecen datos, en su Informe de respuesta, y hacen consideraciones que no tienen vuelta de hoja; y, por si algo faltare, recuerdan el voto de la Cámara Agrícola Matritense, en la Información de 1900, sobre la revisión de las tarifas ferroviarias. Esta Cámara declaró, en su notable documento, que «las Empresas de ferrocarriles, por propia iniciativa, han rebajado *casi hasta el ideal*, las tarifas para el transporte de los productos agrícolas, puesto que Castilla puede llevar sus cereales al Mediterráneo venciendo la competencia con el extranjero, y que el remedio de los males que sufre la agricultura hay que buscarlos por caminos distintos de la pretendida rebaja de tarifas».

Por mi parte nada he de añadir á lo dicho sobre el particular en el primer

Digitized by Google

capítulo del tomo III de esta obra, respecto «De la influencia de los transportes por ferrocarril en los precios de las mercancías vendidas al menudeo». Paréceme que quedó en él bien demostrado, no sólo que el transporte ferroviario influye poquísimo en los precios de los artículos de primera necesidad, y que no puede por lo tanto apelarse á él para resolver crisis alguna, sino que, entre los elementos más importantes que contribuyen á la formación de estos precios, hay precisamente uno que puede ser suprimido desde luego por los Gobiernos, sin que para tal supresión haya de lastimarse ningún interés particular, ni haya necesidad de conculcar derecho alguno. Me refiero á los impuestos ¿Cómo no se ocurrió pues á los ponentes, por los productores, sobre el tema **h**, recordar en su Informe al Gobierno, que antes de pensar en si tiene ó no facultades para *imponer* á las Compañías tarifas especiales á fin de combatir la carestía de las subsistencias y las crisis obreras, debía pensar en *imponerse* á sí mismo la obligación de

Digitized by Google

suprimir los derechos con que resultan cargados dichos precios, por aduanas, ó por consumos, y hasta por la parte con que aparecen gravados los transportes por razón del impuesto?

Quizá creyeron los representantes de los productores que, pedir á los Poderes públicos la supresión de cualquier impuesto, aun cuando sea en nombre del famoso *salus populi,* fuera tanto como pedir peras al olmo; y no hubieran ido, si tal creyeran, tan descaminados, porque no ha mucho hemos visto, con la estupefacción consiguiente, cómo el Poder público, alegando la misma *suprema lex* de la *salus populi*, ha prohibido, en estos tiempos de libertad, á ciertos industriales, que vendieran su producto al precio á que creían que debían venderlo, ni más ni menos que en los tiempos *ominosos* en que el Rey fijaba los precios de las cosas; y esto lo ha hecho el Poder público justamente cuando acababa de aumentar, por su parte, los derechos arancelarios con que resultaba gravada la primera materia indispensable para la fabricación de

Digitized by Google

este mismo producto cuyo precio prohibía aumentar, con la agravante de que el aumento de los derechos arancelarios se había dispuesto al solo efecto de que los negociantes acaparadores de tal primera materia, en el país, pudieran venderla á mejor precio ¿Se puede dar aberración mayor? ¿No hay razón para creer que con esto, como con lo de querer *imponer* á las Compañías, tarifas especiales para resolver crisis obreras y carestías de subsistencias, lo que en realidad se persigue, no es la *salus populi,* sino sencillamente la *salus negotiantis?*

Digitized by Google

Digitized by Google

VIII

TEMA j

Duración mínima de las tarifas especiales, en los casos en que para el transporte se use material de propiedad particular

Del detalle de la duración de las tarifas, para los casos especiales en que se hagan los transportes por medio de vagones de propiedad particular, se hizo también, como se ve, todo un tema de la CONFERENCIA FERROVIARIA DE 1905. Sin duda comprendieron los productores que, por su poquedad, no merecía el asunto ser tratado en capítulo aparte, cuando los representantes de la Junta de Defensa de la pesca de Vigo, y de la Sociedad mutua «La Unica» y Tratantes de leñas y carbones de Madrid, en-

Digitized by Google

cargados por dichos productores de dar informe sobre el tema **j**, redujeron su dictamen á la mínima expresión: dos pequeños parrafitos, con diez líneas, en total, y sin ninguna razón ni argumento, para proponer sencillamente que «la duración mínima de las tarifas especiales, en los casos en que para el transporte se use material de propiedad particular, será de seis años», prorrogables por tiempo indefinido, mientras los propietarios ó las Compañías no avisen lo contrario con seis meses de antelación. Del mismo modo, y con iguales razones, esto es, con ninguna, hubiesen podido proponer doce años, ó tres, ó ninguno. Y esto demuestra, en resumidas cuentas, no sólo la poquedad del tema, sino su perfecta inutilidad; porque, cuando la misma razón hay para decir tres que para decir seis, tanto da que se diga seis como que se diga tres.

Hay que empezar por poner de manifiesto la pequeña importancia del tráfico por medio de vagones de propiedad particular, en España. Según los datos

Digitized by Google

del «Anuario de Ferrocarriles» del señor de la Torre, las Compañías españolas tenían el 1.º de Enero de 1906, 15.980 vagones cerrados y 23.945 vagones abiertos, ó sea, 39.925 vagones en total; y, según datos que he podido recoger últimamente, los vagones de propiedad particular, matriculados hasta 1.º de Marzo de 1907, en las Compañías del Norte, de M. Z. A. y de los Andaluces, para el transporte de líquidos, no pasan de 349, distribuídos de este modo:

Digitized by Google

194	vagones	de una y de dos cubas de la «Sociedad de Transportes en Vagones Cubas».
65	»	de una y de dos cubas del Sr. Guillot, de San Sebastián.
18	»	cisternas de la «Compañía Internacional de Vagones sistema Bernau».
14	»	de los Sres. Deutsch y C.ª
10	»	de las Bodegas Bilbaínas.
8	»	de la «Unión Resinera Española».
8	»	de los Sres. Loidi y Zalaica.
6	»	de D. Dimas Monge.
4	»	de los Sres. Fourcade y Prevot.
4	»	de la Sociedad Anónima de Carbonización de Peñarroya.
3	»	de D. Jorge Welton.
3	»	de los Sres. Desmarais hermanos.
2	»	de los Sres. Muro y Sáenz.
2	»	de los Sres. Carbonell y Compañía.
2	»	de los Sres. Saavedra y Bertodano.
2	»	de D. José Santo Domingo.
2	»	de los Sres. Mercader y Londaiz.
1	»	de la Sociedad de Carbonización de Mieres, y
1	»	de los Sres. Nicanor, Fernández y Compañía.

349 vagones en total.

Digitized by Google

Hay, además de estos vagones, otros de propiedad particular destinados á otros tráficos, en dichas Compañías y en otras; pero deben ser pocos en número. Yo no sé de más, que de 25 vagones-tolvas, de la Sociedad de Gasificación Industrial, y de 6, para volatería, que tiene matriculados la Compañía de M. Z. A.

Con estos vagones no se cuentan, como es natural, aquellos que, sin ser de propiedad de las Compañías, corresponden á líneas totalmente explotadas por dichas Compañías, aunque no sean propiamente suyas.

Resulta pues que los vagones de propiedad particular sólo representan en España poco más de 9 *por mil* de los que tienen en circulación las Compañías, y hay que contar con que la carga máxima de todos estos vagones sólo por excepción pasa de 15 toneladas, siendo de 10 toneladas en muchos de ellos, lo cual quiere decir que la capacidad total de los vagones de propiedad particular, en España, no alcanzará seguramente ni á 4.500 toneladas.

Compárese esto con lo que repre-

Digitized by Google

senta, por ejemplo, el tráfico por medio de vagones de propiedad particular en los Estados Unidos, donde, teniendo en circulación las Compañías, el 30 de Junio de 1902, 1.546.100 vagones montados sobre bogies, había, además, 182.914 vagones de igual clase, de propiedad particular, lo que representa 11,8 *por ciento,* esto es, una proporción de vagones de propiedad particular, respecto de los de las Compañías, *más de trece veces superior* á la que tenemos en España; con la particularidad, además, de que estos vagones de propiedad particular, de los Estados Unidos, son para cargas que varían entre 20 y 40 toneladas, y representan por lo tanto una capacidad total de 5.500.000 toneladas: *más de mil veces* superior á la de nuestros vagones de propiedad particular. Comprenderíase, pues, que en los Estados Unidos quisiera tratarse en capítulo aparte, si para ello hubiere lugar, un detalle como el de la duración de las tarifas referentes al transporte en vagones de propiedad particular; pero en España, no parece que haya para tanto.

Digitized by Google

Es sabido que todo lo que está legalmente prescrito, respecto de la duración de las tarifas especiales, se halla en el artículo 136 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878, para el cumplimiento de la Ley de Policía de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, que es exactamente igual al artículo 130 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, para la ejecución de la Ley de Policía de 14 de Noviembre de 1855; y que este artículo, que fué primeramente modificado por la Real Orden de 20 de Septiembre de 1867, fuélo nuevamente, y por modo definitivo, en virtud del Real Decreto de 12 de Julio de 1895. Dice así, tal como ahora está en vigor:

«Los precios prefijados para el transporte de mercancías, en virtud de tarifas especiales, no podrán aumentarse si no ha transcurrido un año á contar desde su aplicación, á no ser que por el Ministerio de Fomento se autorice expresamente, al aprobarlas, un término más corto.»

Este es el precepto legal vigente para toda suerte de tarifas especiales;

Digitized by Google

pero, sin menoscabo de esta prescripción, debe tenerse presente que la bonificación que racionalmente ha de concederse al remitente, en los precios del transporte, con motivo de verificarse éste en vagones de la propiedad de dicho remitente, forzosamente ha de depender del valor de estos vagones y del tiempo que puedan prestar servicio, porque con ellos se viene á suplir vagones de propiedad de las Compañías; y este valor, y este tiempo, dependen, á su vez, de la calidad de las mercancías que con ellos hayan de transportarse, del mayor ó menor uso que exija el tráfico de que se trate, de la mejor ó peor construcción de tales vehículos, y de lo que más ó menos cueste su conservación. De aquí que haya de ser indispensablemente muy variable el tiempo necesario para la amortización de estos vagones especiales, y muy distinto el importe del interés del capital que en su construcción se haya empleado. Y, como la rebaja de precios que se conceda por razón de verificarse el transporte en vagones de

Digitized by Google

propiedad particular, ha de ser lógicamente una función de este interés y de aquel tiempo, por modo alguno puede aceptarse, como cosa razonable, que, ni para la determinación de los precios de tales tarifas especiales, ni para la fijación del tiempo en que han de regir, pueda establecerse, á priori, ni una cifra única, ni un criterio cerrado. Ello ha de ser objeto, en cada caso, de un contrato especial, si se quiere que sea equitativo, en tales casos, el contrato de transporte.

En las páginas 498 y siguientes del tomo II de esta obra, se habló ya detenidamente de lo que representa el transporte en vagones de propiedad particular, dentro del transporte ferroviario general, lo mismo en España que en Francia, y no hay para que volver sobre lo que entonces se expuso; pero, como quiera que nada se dijo allí respecto de la duración mínima de las tarifas especiales para dichos transportes en vagones de propiedad particular, conviene añadir ahora que, tratándose como se trata de tarifas especiales,

Digitized by Google

absolutamente *potestativas* por parte de las Compañías ¿qué iban á sacar los productores de que se fijase en seis años, ó en los que se quisiera, la duración mínima de tales tarifas? Pues, únicamente que las Compañías *consintiesen* las tarifas de referencia, en cuanto les tuviera cuenta aceptar el plazo de duración fijado como mínimo, y, si no, no; con lo cual me parece que, más que otra cosa, se había de alcanzar el aniquilamiento del tráfico en vagones de propiedad particular; que es á lo que al fin y al cabo se llega siempre, con las poco meditadas restricciones á que desgraciadamente acostumbran á ser ya tan aficionados los encargados de nuestra Administración Pública, en materia de ferrocarriles.

Digitized by Google

IX

TEMA k

Cualquiera otra cuestión de reconocido interés que sobre tarifas se someta á la Conferencia

Al examinar los informes publicados en el folleto del Ministerio de Fomento, sobre el tema **k** del primer grupo de cuestiones sometidas á la CONFERENCIA FERROVIARIA DE 1905, se echa de ver en seguida que falta un documento importante de la ponencia por parte de los productores, puesto que los representantes ferroviarios hablan, en su informe de respuesta, de *dos proposiciones* presentadas por dichos ponentes por parte de los productores, y en el folleto referido, del Ministerio de Fomento, sólo aparece la segunda de las

Digitized by Google

dos proposiciones indicadas ¿Qué se hizo de la primera?

Con éste son ya tres los temas, cuyos informes por parte de los productores aparecen mutilados ó incompletos en el folleto publicado por el Ministerio de Fomento; y cuéntese con que van sólo nueve de dichos temas, estudiados en esta obra. Recuérdese que fué suprimida en dicho folleto toda la parte que precede á las conclusiones del informe del representante de la Cuenca Carbonífera de Puertollano, sobre los temas **a** y **c**; y que se dió el informe de los representantes de la Cámara Agrícola del Río Segura y de la Cámara de Comercio de Salamanca, sobre el tema **d**, con grandes y numerosos cortes. Y vemos ahora también eliminada, de raíz, una de las dos proposiciones de los productores, presentadas como cuestiones de interés, relativas al tema **k** ¿Por qué? Será cosa ya de pensar en la publicación, como apéndice, al final de esta obra, de *todos* los informes *completos* que se emitieron á propósito de la CONFERENCIA FERROVIA-

Digitized by Google

RIA DE 1905, lo mismo por las ponencias de los productores que por las de los ferroviarios, á fin de que aparezcan estos estudios mejor documentados de lo que aparecieran, si se contara solamente para el caso con el folleto oficial publicado por el Ministerio de Fomento, según se pensó hacer, y se anunció, en el Prólogo del tomo II.

Fueron nombrados, por parte de los productores, para informar sobre el tema **k**, esto es, para hacerse cargo de «cualquiera otra cuestión de reconocido interés que sobre tarifas se someta á la Conferencia», el representante de la Liga Marítima Española y el de la Cámara de Comercio de Cartagena; pero este último no figura para nada en cuanto se relaciona con dicho tema, apareciendo substituído por el representante de la Cámara de Comercio de Alcoy, que fué ya quien substituyó al de la Cámara de Comercio de Alicante, encargado de emitir informe sobre los temas **a** y **c**. Es que, según una nota del folleto publicado por el Ministerio de Fomento, la Cámara de Comercio

Digitized by Google

de Madrid había nombrado al representante de la Cámara de Comercio de Alcoy, como de servicio permanente, para toda suerte de substituciones entre sus colegas, á modo de uno de esos catedráticos auxiliares, siempre dispuestos para explicar no importa cuál de las asignaturas de la facultad; y, de tal modo fué apreciada la permanencia de los servicios de dicho representante de la Cámara de Comercio de Alcoy, que acabó siendo nombrado por el propio Gobierno, individuo de la Comisión permanente que de la CONFERENCIA resultó, á la postre.

No se sometieron á la CONFERENCIA más cuestiones sobre tarifas, fuera de las incluídas en los nueve temas de que se ha hablado, que las suscitadas por los mismos representantes productores encargados de informar sobre las que se presentaren de modo que estos señores resultaron; á la vez, autores y ponentes. Estas cuestiones fueron comprendidas en las dos proposiciones de que antes se ha hablado, y de que se va á tratar seguidamente.

Digitized by Google

Primera Proposición

Esta Primera Proposición, omitida en el folleto oficial publicado por el Ministerio de Fomento, comprende cuatro conclusiones definitivas, de las que, las dos primeras, se dividen en seis y ocho apartados, respectivamente, y las dos últimas están contenidas en un simple párrafo cada una.

Tengo á la vista el texto de esta Primera Proposición, y veo, no sin cierta sorpresa, que casi toda ella es una repetición, á veces hasta al pie de la letra, de varias de aquellas 32 reglas que, á modo de informe sobre el tema **b**, sometió á la Conferencia el representante de la Liga Marítima Española, según puede verse en las páginas 361 y siguientes del tomo III de esta obra. Y no es de extrañar mi sorpresa, porque ciertamente es de difícil comprensión que el mismo ponente que trató en su tema correspondiente diversos asuntos relacionados con las ta-

Digitized by Google

rifas, sea quien renueve estos mismos asuntos en otro tema destinado exclusivamente á cualquiera otra cuestión de reconocido interés que sobre tarifas se someta á la Conferencia, fuera de las ya tratadas en los temas anteriores ¿Acaso se creyó que donde no alcanzare un cañonazo habían de alcanzar dos?

Efectivamente, los apartados A, B, C y D de la conclusión 1.ª de la Primera Proposición, no son más que una paráfrasis del primer párrafo de la Regla 30.ª del Informe sobre el tema **b**, emitido por el propio representante de la Liga Marítima Española, que firma esta misma Primera Proposición. Se trata del concierto entre las Compañías de ferrocarriles y las de navegación, con objeto de establecer tarifas combinadas terrestres y marítimas para el tráfico internacional; y no hay que notar en dichos apartados otra novedad que la de determinar «que los precios de dichas tarifas tengan, como promedio, una rebaja de 50 por 100 de los actuales, procurando simultá-

Digitized by Google

neamente el aumento y la mejora del material de ferrocarriles y sus servicios, y la mejor habilitación de los puertos para el tráfico», al aplicarse en España, con preferencia, al transporte ferroviario de los productos hulleros y metalúrgicos de la nación, dicho sistema de transportes terrestres y marítimos, combinados, para el tráfico internacional.

Respecto de los apartados E y F de la referida conclusión 1.ª de la Primera Proposición de que se trata, sólo hay que decir que son copia casi literal de los párrafos 2.º y 3.º de la misma Regla 30.ª del propio Informe sobre el tema **b**, antes citado. Esto excusa la reproducción de cuanto se dijo ya en las páginas 439 y siguientes del tomo III de esta obra, sobre dicha Regla, que califiqué entonces de *monumental*, por lo aparatosa. Vea quien quiera allí, nuevamente, la inconsistencia de cuanto se propone en aquella Regla 30.ª, y, por lo tanto, en esta conclusión 1.ª de la Primera Proposición de que ahora se trata, y todo lo que de ilegal, de

Digitized by Google

inocente y de visionario se advierte en lo propuesto por el representante de la Liga Marítima Española, sobre la pretendida conculcación del derecho de las Compañías para ofrecer al público las tarifas que bien les parezcan, dentro de lo que se dispone en la legislación vigente; sobre la vana esperanza de que una Comisión tan numerosa y abigarrada como la que en aquella Regla y en esta conclusión se indica, pudiera llegar á *redactar* una sola tarifa combinada, terrestre y marítima, para el tráfico internacional; y sobre la inutilidad de los sacrificios que se quiere infligir á las Compañías, con objeto de fomentar un tráfico de exportación, que no depende de la pequeñez del importe del transporte ferroviario, sino de actos ó de hechos de mucha mayor trascendencia, como los tratados de Comercio, ó la carestía de determinados elementos en las naciones extranjeras.

La conclusión 2.ª de la Proposición primera, presentada por los representantes de la Liga Marítima Española y de la Cámara de Comercio de Alcoy,

Digitized by Google

es también una paráfrasis, un tanto amplificada, de las Reglas 8.ª y 9.ª del Informe del primero de dichos señores, sobre el tema **b**: los apartados A, B y G de dicha proposición están comprendidos en la Regla 8.ª; y los apartados C, D y E lo están en la Regla 9.ª Trátase en éstas, según puede verse en las páginas 387 y siguientes del tomo III de esta obra, de que se haga el transporte de pescados frescos en todos los trenes correos y expresos; de que se hagan rebajas de 25 á 50 por 100 sobre los precios actuales de este transporte; de que se admita el pescado fresco en paquetes pequeños, como encargos, á gran velocidad, y á los precios ordinarios; de que se devuelvan los embalajes de pescado por tarifas mínimas, á gran velocidad, y gratuitamente, á pequeña velocidad; de que se organicen servicios de conducción de pescado, en vagones frigoríficos; y de que se descuente del peso total un tanto por ciento proporcional, cuando vaya el pescado mezclado con hielo. De todo esto se trata también en los apartados

Digitized by Google

A, B, C, D, E y G de la conclusión 2.ª de la Primera Proposición; y, como sobre ello se dijo ya lo que hay que decir, en las páginas citadas del tomo III referido, no hay para que volver sobre ello.

En los apartados F, H é I de esta misma conclusión 2.ª se añade algo nuevo, sobre que se organicen expediciones periódicas en trenes directos, desde los principales puertos, para la penetración del pescado en el interior, con tarifas reducidas, y beneficiando además las ventajas de la carga por vagón completo, aun cuando se entregue el pescado en diferentes estaciones del tránsito; sobre que se reduzcan á una hora los plazos de entrega y de embarque, y de descarga y recepción del pescado; y sobre que se establezcan almacenes frigoríficos, anexos á las estaciones, como depósitos de reserva, en todos los centros de exportación y venta de los productos del mar, poniéndose de acuerdo para el caso las empresas ferroviarias con las pesqueras.

Lo primero se hace ya, puesto que

Digitized by Google

en todas partes se lleva el pescado fresco en los trenes directos habilitados para el caso. Lo que no se hace es eso de aplicar tarifas por vagón completo á remesas que deban quedar, en parte, por las estaciones intermedias. Esto es sencillamente absurdo. Aviadas estarían las estaciones si debieran hacer la tasación *de cada parte de un mismo cargamento,* á precios distintos, según fuere la estación de destino. En cuanto á lo segundo, ó sea á que se reduzcan á una hora los plazos de entrega y de recepción, se dijo ya en las páginas 224, 229 y 292 del tomo II de esta obra, cuanto hay que decir. Y, respecto á lo tercero, esto es, al establecimiento de depósitos frigoríficos en ciertas estaciones, por las empresas pesqueras y ferroviarias, puestas de acuerdo, nada hay que oponer; pero conviene volver á recordar al representante de la Liga Marítima Española, que, á pesar de existir la Tarifa X núm. 18, combinada entre varias Compañías, con objeto de facilitar el transporte de pescados frescos en vagones frigoríficos de

Digitized by Google

propiedad particular, nadie hace uso de tal tarifa ¿No valdría más, por consiguiente, que antes de pedir depósitos frigoríficos, de reserva, en ciertas estaciones, adquirieran los interesados vagones frigoríficos para el transporte que preconizan?

La conclusión 3.ª de la Proposición Primera de que se está tratando, resulta también una copia casi literal de la Regla 3.ª del Informe del propio representante de la Liga Marítima Española, sobre el tema **b.** Vea pues el lector lo que se dijo sobre esta regla en la página 373 del tomo III de esta obra, y délo aquí por repetido.

Y, en fin, la conclusión 4.ª de esta misma Proposición Primera, es una pura redundancia del apartado E de la conclusión 1.ª, á su vez pura repetición del párrafo 2.º de la Regla 30.ª de marras. Se quiere por este apartado E, «que los proyectos de Leyes, Reglamentos y Tarifas, sobre transportes terrestres y marítimos combinados, los redacte con urgencia una Comisión», aquella famosa Comisión tan numerosa

Digitized by Google

como abigarrada de que tantas veces se ha hablado; y se dice que, entre otros de los que han de formar parte de dicha Comisión, ha de contarse el Director de la Marina Mercante. Pues bien, la conclusión 4.ª referida no tiene otro objeto que el de que, en los Centros y Juntas del Estado, donde se aprueben ó reglamenten todas las tarifas terrestres y marítimas combinadas, tenga representación ó participación adecuada y permanente... la Dirección de la Marina Mercante. Por lo visto se temió que para este detalle *interesantísimo* de la cuestión pudiera aún no bastar el segundo cañonazo, y se disparó el tercero ¡Lástima de pólvora!

Segunda Proposición

Fué formulada esta Segunda Proposición del siguiente modo:

«Que, para que tengan el efecto debido las rebajas de las tarifas, y para que éstas puedan ser reales, se reco-

Digitized by Google

mienda al Gobierno la necesidad de eliminar de los presupuestos generales del Estado todos aquellos impuestos que hoy gravan los transportes, tanto de viajeros como de mercancías, y que fueron creados con carácter transitorio en circunstancias extraordinarias; y que en lo sucesivo sólo se autoricen aquellos que tengan carácter general, con arreglo á las leyes del Timbre.»

Los representantes de la Liga Marítima Española y de la Cámara de Comercio de Alcoy, que firman esta Proposición segunda, desarrollan en algunos párrafos más, de su Informe, los conceptos anteriores, acabando por repetir la recomendación al Gobierno de que atienda «á la urgente necesidad de eliminar progresivamente de los presupuestos generales del Estado aquellos impuestos que hoy gravan los transportes *marítimos* y terrestres de viajeros y de mercancías, y que fueron creados con carácter transitorio en circunstancias extraordinarias, manteniendo sólo aquellos que tengan carácter general, con arreglo á las leyes del Timbre».

Digitized by Google

Quizá pudiera extrañar á alguien que en esta recomendación se incluya lo referente á los impuestos que gravan los transportes marítimos, siendo así que en el tema **k** sólo podía tratarse de cualquiera otra cuestión de reconocido interés que sobre tarifas ferroviarias se sometiera á la CONFERENCIA, además de las tratadas en los temas anteriores; pero no es nueva esta mezcolanza de los asuntos marítimos con los terrestres, en los informes del representante de la Liga Marítima Española: recuérdese, sino, cuanto sobre el particular hube de decir al tratarse del tema **b**, por obra y gracia de dicho señor representante, digno campeón de los intereses de la Marina donde quiera que se ofrezca ocasión de defenderlos, aun cuando no venga á cuento.

Por lo demás, no hay que decir que los representantes ferroviarios se muestran, en su informe de respuesta, completamente conformes con la Proposición segunda de los productores; y, para mayor ilustración del asunto, publican el siguiente cuadro, en que

Digitized by Google

figuran, en números redondos, las sumas que las Compañías del Norte y de M. Z. A. han debido abonar al Estado por el concepto de los impuestos correspondientes á los cuatro años de 1901 á 1904, ambos inclusive.

Digitized by Google

SUMAS ABONADAS AL ESTADO POR LOS CONCEPTOS DEL IMPUESTO DE 20 POR 100 SOBRE LOS PRODUCTOS DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS, Y DEL IMPUESTO DE 5 POR 100 SOBRE LOS PRODUCTOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

AÑOS	Compañía del Norte			Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante			TOTAL de las dos Compañías
	Viajeros — Pesetas	Mercancías — Pesetas	TOTAL — Pesetas	Viajeros — Pesetas	Mercancías — Pesetas	TOTAL — Pesetas	— Pesetas
1901	5.411.000	4.004.000	9.415.000	4.619.000	3.292.000	7.911.000	17.326.000
1902	5.467.000	4.274.000	9.741.000	4.637.000	3.478.000	8.115.000	17.856.000
1903	5.727.000	4.317.000	9.844.000	4.862.000	3.593.000	8.455.000	18.299.000
1904	5.180.000	4.130.000	9.310.000	4.791.000	3.420.000	8.211.000	17.521.000
Total. . .	21.585.000	16.725.000	38.310.000	18.909.000	13.783.000	32.692.000	71.002.000
Promedio.	5.396.000	4.182.000	9.578.000	4.727.000	3.446.000	8,173.000	17.451.000

Digitized by Google

Ante los datos del cuadro anterior, no resulta en realidad muy capacitado el Estado, moralmente por lo menos, para promover conferencias con objeto de que las Compañías rebajen los precios de las tarifas, mientras no empiece él por rebajar considerablemente, ó por suprimir, la parte que de dichos precios le corresponde, que suma, según se ve, más de 17 millones de pesetas anuales, en promedio, por lo que toca únicamente á los transportes de las Compañías del Norte y de M. Z. A., y que, según hacen notar los ponentes ferroviarios, se aproxima á 25 millones anuales para la totalidad de los transportes ferroviarios, dentro de España.

La invitación de los ponentes productores sobre el tema **k,** está por consiguiente muy en su lugar; pero tengan la seguridad de que no será atendida. Los Gobiernos no renunciarían siquiera al exorbitante 20 por 100 del importe del tráfico de viajeros, ni aun cuando tuvieren la seguridad de que á tal gravamen fuera debida la miseria del movimiento de viajeros en los ferrocarriles

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

españoles; antes. por el contrario, oirán, quizá con gusto, cómo el vulgo de los que viajan, desviado por la ignorancia, truena contra las Compañías españolas porque cuesta más en España que en Francia el viajar en ferrocarril; y esperarán impasibles que apague el olvido cualquiera voz del buen sentido, que venga á recordar á las gentes que aquí, en España, los Gobiernos *cobran el doble* que en Francia por los viajes ferroviarios, de lo cual están muy lejos, extraordinariamente lejos, las vilipendiadas Compañías españolas.

Y harán todavía más ciertos Gobiernos, ó por lo menos ciertos gobernantes: infundirán en el ánimo del vulgo la idea de que hay que resolver el manoseado problema de las subsistencias, y hasta las crisis obreras, por medio de rebajas en los precios de las tarifas ferroviarias, sin ni siquiera apuntar que están dispuestos, ante todo, á suprimir la parte que de estos mismos precios corresponde exclusivamente al Estado.

No quiero yo decir, con esto, que con tal supresión de impuestos pudieran so-

Digitized by Google

lucionarse aquel supuesto problema y las crisis más ó menos agudas, porque, si he dicho y demostrado antes, que es muy poca la influencia de *todo* el transporte ferroviario en los precios de los artículos de primera necesidad, no había de caer en el renuncio, ahora, de suponer en *una de las partes,* la eficacia que ni del *todo* pudiera esperarse. Pero lo que no tiene vuelta de hoja, lo que queda puesto sobradamente de relieve, es que, si quieren los Gobiernos que cuesten menos de lo que ahora cuestan los transportes ferroviarios, deben empezar, honradamente, por eliminar del coste de estos transportes la parte que ellos perciben, porque es la parte común que á todos afecta, y que todos hemos de pagar. De otra suerte se pretendería cometer la enorme injusticia de perjudicar exclusivamente á las Compañías de ferrocarriles para favorecer á la generalidad, cuando lo lógico, lo justo y lo equitativo fuera que, de ser indispensable algún sacrificio con objeto de alcanzar ventajas para dicha generalidad, se hiciere soportar á todos tal sacrificio, y no á uno solo.

Digitized by Google

Punto final de las cuestiones relativas á las tarifas

Al llegar á este punto de la presente obra, cuando se han discutido ya los informes emitidos sobre las diez cuestiones relativas á las tarifas, que constituyen el Primer Grupo del programa de la CONFERENCIA FERROVIARIA DE 1905, y antes de comenzar el examen de las once cuestiones relativas al servicio, que forman el Segundo Grupo del referido programa, parece natural un ligero descanso, y que, por instintivo movimiento, volvamos la vista atrás como para darnos cuenta, en una sola ojeada, de todo el camino recorrido.

La nota culminante, en casi todos los trabajos que sobre las cuestiones relativas á las tarifas se ofrecieron á la CONFERENCIA por los representantes productores, fué, desgraciadamente,

Digitized by Google

según se ha visto, una nota completamente desafinada. De casi todos los informes, casi de todos los párrafos y conceptos, surge á cada paso el convencimiento de que la mayoría de los llamados á aconsejar al Gobierno sobre dichas cuestiones, por parte de los comerciantes, industriales y agricultores, desconocían ú olvidaron por modo lamentable cuanto en derecho hay establecido sobre tales cuestiones, todo lo que en los países civilizados se ha hecho y rige para resolverlas, y, lo que es peor, el propio estado actual de los mismos servicios que con sus informes pretendían mejorar, en España. Y no es esto lo más deplorable, sino que fué el propio Gobierno quien á veces dió el ejemplo de tal desconocimiento ó de tal olvido, en la forma como fueron redactados los temas del programa de la CONFERENCIA, según se ha demostrado en los lugares oportunos.

Con grandísimo pesar me he visto obligado gran número de veces á ejercer de *magister,* en los estudios anteriores, porque no podía dejar de demos-

Digitized by Google

MICHIGAN

trar, á unos, que se hace ya en los ferrocarriles españoles mucho de lo que, por pura ignorancia, se pide en los informes de referencia; de poner en conocimiento de unos y de otros, que en los ferrocarriles extranjeros se resolvieron las cuestiones de tarifas por modo mucho mejor del que para los ferrocarriles españoles se propone; y de recordar, en fin, á unos, y á otros, y á casi todos, que la ley establecida, que el derecho adquirido al amparo de dicha ley, y que hasta el más elemental sentido de equidad, se oponen á la mayor parte de las proposiciones que ellos, representantes de los productores, hicieron ante la CONFERENCIA, sin ver que el mismo uso de las armas arbitrarias que contra las Compañías ferroviarias proponían, podía volverse contra ellos, con igual razón.

Ha sido para mí muy dolorosa la decepción experimentada. Donde esperaba hallar ideas prácticas que condujeran á la corrección de lo muchísimo que hay de anticuado y dañoso en las tarifas españolas, ó á descubrir algún

Digitized by Google

horizonte luminoso que señalara una nueva orientación en tan complicadas materias, apenas he encontrado otra cosa que faltas incomprensibles de buen sentido, ignorancia supina de los más elementales principios sobre que se asientan las cuestiones relativas á las tarifas ferroviarias, y, á veces, quizá, no la mejor buena fe en la manera de tratar estas cuestiones.

Confieso que este casi continuo calvario al través de cuanto escribieron los representantes de los productores, en sus informes sobre los asuntos relacionados con las tarifas, me produjo estados de ánimo, de fuerte irritación, alternadamente con otros de ironía displicente y hasta, á veces, de piadosa conmiseración. Si en alguno de estos estados salió de mi pluma algún concepto molesto, en su forma, para alguno de los señores firmantes de los informes que se han examinado y discutido, ruégoles que lo olviden, en cuanto pueda haberles desagradado la forma; pero tengan todos por sustentada la puridad de dichos conceptos,

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN

ya que, por encima de toda irritación, de toda ironía y de toda piedad, han de verse en dichos conceptos los frutos de un estudio paciente y disciplinado, los arranques de un ánimo sincero y decidido, y las manifestaciones de un buen deseo que nadie, con razón, podrá jamás poner en duda.

Barcelona 28 de Febrero de 1907.

Digitized by Google

Digitized by Google

ÍNDICE

		Págs.
Advertencia		7
III.	Tema **d**. — Tarifas especiales: condiciones de su concesión para que las ventajas acordadas en unas líneas y regiones no resulten en daño de otra región con productos análogos	9
IV.	Tema **e**. — Tarifas de gran velocidad, para el transporte de encargos, pequeños paquetes y expediciones de ciertos productos, como pescados, leches, frutas, etc., etc., con devolución de envases, cuando sea preciso	67
	Crítica del dictamen del representante de la Sociedad Económica de Amigos del País, de Almería	71
	Crítica del dictamen del representante de la Cámara Agrícola del Río Segura	101
V.	Tema **f**. — Tarifas para el transporte de viajeros, y condiciones especiales para grupos de obreros ó trabajadores	121
	Tarifas para el transporte de viajeros.	125
	Tarifas para el transporte de los excesos de equipaje	321
	Condiciones especiales para el transporte de grupos de obreros ó trabajadores	354

Digitized by Google

		Págs.
VI.	Tema g. — Publicidad de tarifas, estructura uniforme en todas ellas, etc. . . .	365
	Publicidad de las tarifas	368
	Estructura uniforme en todas las tarifas	388
VI.	Tema h — Facultades del Gobierno para imponer tarifas especiales temporales, cuando por la carestía de las subsistencias, crisis obreras ó cualquiera otra necesidad apremiante lo aconsejen las circunstancias, y reglas para su implantación.	487
VIII.	Tema j. — Duración mínima de las tarifas especiales, en los casos en que para el transporte se use material de propiedad particular	505
IX.	Tema k. — Cualquiera otra cuestión de reconocido interés que sobre tarifas se someta á la Conferencia	515
	Primera proposición	519
	Segunda proposición	527
Punto final de las cuestiones relativas á las tarifas		535

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google